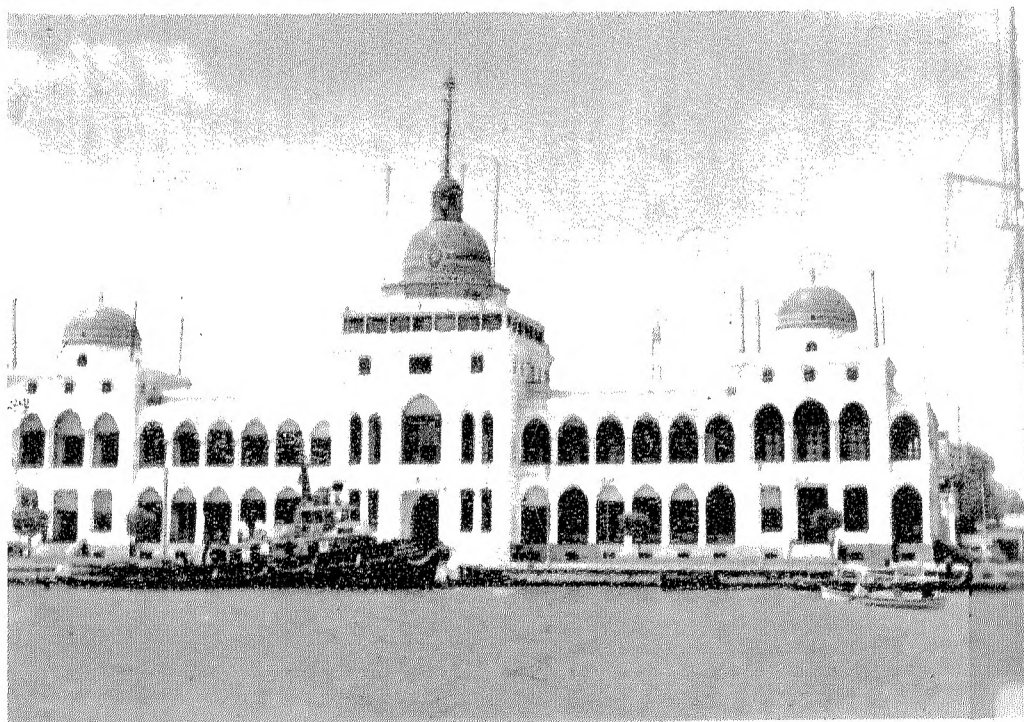


دراسة في
تاريخ مصر الحديث

مؤامرة مدام تياز
شركة قناة السويس
١٩٠٨ - ١٩١٠



د. السيد حسين جلال



دراسة في تاريخ مصر الحديثة

مؤامرة من الامنيان
شركة قناة السويس
General Organization of the Alexandria Library (GOAL)
1908

د. السيد حسين جلال



الهيئة المصرية العامة للكتاب

١٩٩٠

تصميم الغلاف

الاخراج الفنى :

اسامة سعيد

سهير معطى

بيان بالمختصرات المستخدمة في الكتاب

المختصر	دلالتة
British Suez Canal Directors in the Suez Canal Company = B.S.C.D..	
Cabinet Papers = CAB	
The records of the Foreign office = F.O.	
Public Record Office = P.R.O.	
Parliamentary Papers Presented to both houses of Parliament. =Parl. Pap..	

المقدمة

هذه الدراسة فصل جديد من فصول الحركة الوطنية في مصر الحديثة ، فهي توضح خبايا مؤامرة شركة قناة السويس لمد امتيازها لفترة أخرى حتى عام ٢٠٠٨ • وتمثلت أطراف المؤامرة في شركة قناة السويس من جهة وسلطات الاحتلال البريطاني من جهة أخرى •

أما شركة قناة السويس فكانت تمثل قمة النهب الاستعماري المنظم والمستمر لمورد طبيعي من موارد مصر (قناة السويس) التي تجرى في أرضها وحفرت بأيدي أبنائها فكانت أشبه بوريد يمر في جسد مصر ، ولكنه يصب في جيوب المساهمين الفرنسيين والحكومة البريطانية ملايين الفرنكات كل عام •

وقد سعت الشركة في محاولات متعددة لمد امتيازها ، وكانت آخرها المحاولة الرابعة (١٩٠٨ - ١٩١٠) مستغلة حاجة حكومة الوفاق (جورست - بطرس غالى) للمال فسارعت الى عرض مشروع مد امتيازها ٤٠ عاما أخرى نظير قرض تقدمه الشركة للحكومة المصرية • وفي نفس الوقت لوححت الشركة لبريطانيا بتخفيض رسوم المرور في القناة لتشجيعها ولحثها في نفس الوقت على تأييد الاتفاقية والضغط على الحكومة المصرية لقبولها •

وكان الدافع وراء اقدام شركة قناة السويس على مد امتيازها ، احساسها بالخوف من تطور ونمو الوعي القومي ، وازدياد الحركة الوطنية في مصر . فاستغلت الشركة عاملين هامين في العلاقات الدولية هما : تحسن العلاقات الفرنسية - البريطانية بعد الاتفاق الودى (١٩٠٤) وازدياد مخاوف انجلترا من نمو العسكرية الألمانية وازدياد حجم اسطولها البحرى ، فقدمت الشركة عرضها لسلطات الاحتلال في مصر حلا لمشاكله المالية هناك نظير مد الامتياز بشروط مجحفة لمصر .

وارادت الشركة أن يأخذ مد الامتياز شكله القانونى بتصديق الجمعية العمومية المصرية عليه حتى لا تستطيع أى حكومة في مصر ، بعد ذلك ، التحلل من هذه الاتفاقية .

أما الطرف الآخر في هذه المؤامرة فتتمثل في الحكومة البريطانية ومعتددا - جورست - في مصر ، وقد اعتمدت هذه الدراسة بشكل أساسى على الوثائق البريطانية غير المنشورة والخاصة بوزارة الخارجية البريطانية ، ورئاسة مجلس الوزراء البريطانى . فأوضحت حقيقة موقف جورست ومن ورائه بول هارفى (المستشار المالى البريطانى) الذى بنى آماله على مد الامتياز والحصول على القرض المالى من الشركة لحل المشاكل المالية في مصر وتدعيم سلطات الاحتلال البريطانى .

واستطاع جورست اقناع ادوارد جراى بمشروعه ، ولكن نظرا لاجسائية المشكلة وخطورتها ، قام بعرض المسألة على مجلس الوزراء البريطانى (حكومة حزب الأحرار) .

وقامت الوزارات المعنية بدراسة المسألة دراسة علمية مستفيضة على أساس المصالح العليا لبريطانيا دون سواها . فعارضت وزارة

الخزانة البريطانية للمشروع وكذلك وزارة التجارة ، بينما ساندت وزارة الخارجية البريطانية المشروع *

أما في مصر فعندما تسرب خبر مد الامتياز للصحف ، فجرت المشكلة الحماس الوطني ، وأججت في النفوس زكريات أليمة ارتبطت بشق قناة السويس وما صاحبها من سخرة ارهقت أرواح آلاف من المصريين وما تلا فتح القناة للملاحة العالمية من أحداث أدت الى احتلال انجلترا لمصر ، وتطلعت مصر الى اليوم الذي تتخلص فيه من هذا القيد الكريه ، الذي كبل البلاد بامتياز الشركة قرنا من الزمان *

وانبرى قادة الحركة الوطنية في مصر يهاجمون المشروع وسلطات الاحتلال والشركة والوزراء المصريين المتعاطفين مع مد الامتياز * وذهب محمد فريد الى حد المطالبة بتأميم شركة قناة السويس بدلا من محاولة مد امتيازها لفترة أخرى * فكان بذلك أول من نادى بالتأميم * كذلك وقفت الصحافة المصرية والجمعية العمومية موقفا حاسما ومشرفا ضد هذه المؤامرة التي حيكت خيوطها في الخفاء ، فرفضته بالاجماع واختفى المشروع للأبد *

وقد اعتمدت هذه الدراسة بصفة أساسية على الوثائق البريطانية غير المنشورة وكذلك وثائق القلعة وعلى الصحافة المصرية والأجنبية خلال فترة الدراسة وكذلك على المذكرات الشخصية سواء المنشورة منها وغير المنشورة والخاصة بزعماء الحركة الوطنية في مصر *

(بور فؤاد في ١ يوليو ١٩٨٨)

دكتور السيد حسين جلال

هيئة قناة السويس

الفصل الأول

حقيقة محاولات مد امتياز
شركة قناة السويس
(١٨٨٣ - ١٩١٠)

لم تكن محاولة مد امتياز شركة قناة السويس التي جرت أحداثها في العقد الأول من القرن العشرين هي المحاولة الأولى ولكن سبقتها محاولات ثلاث خلال العقد التاسع من القرن الماضي ، جرت كلها سرا (١٨٨٣ ، ١٨٨٦ ، ١٨٩٠) بين سلطات الاحتلال البريطاني وشركة قناة السويس ، ولكنها باءت جميعا بالفشل ولم يكتب لها النجاح .

جاءت أول اشارة لمسألة « مد امتياز شركة قناة السويس » في الامتياز الثاني الصادر من الخديو محمد سعيد باشا الى فرديناند دى لسبس في ٥ يناير ١٨٥٦ وذلك في المادة ١٦ : « مدة الشركة محددة بتسع وتسعين سنة تبتدىء من انجاز الأعمال وافتتاح القناة البحرية للملاحة الكبرى . تستولى الحكومة المصرية لدى انقضاء هذه المدة على القناة البحرية التي انشأتها الشركة على أن تسلم في هذه الحالة جميع الآلات والمؤن المخصصة للخدمة البحرية للمشروع مع توفية الشركة قيمتها محددة وديا أو بواسطة خبراء » (١) .

« على انه اذا احتفظت الشركة بالامتياز لمدة متتالية كل منها

(١) توسع تلك الفقرة النظم الفادح بقيام الحكومة المصرية بدفع ثمن هذه المخلفات .

تسع وتسعون سنة رفع الاستقطاع المشترط عليه لصالح الحكومة المصرية في المادة الثامنة عشر المذكورة الى عشرين في المائة للمدة الثانية وخمسة وعشرين في المائة للمدة الثالثة وهكذا على التوالي بزيادة ٥٪ لكل مدة دون ان يتجاوز هذا الاستقطاع بحال من الأحوال ٣٥٪ من صافي أرباح المشروع » (٣) •

وهكذا يحدد دى لسبس أقصى مدى يمكن أن تحصل فيه مصر على أرباح من الشركة وهو ٣٥٪ مدى الحياة والباقي يصب في جيوب حملة الاسهم ومجلس ادارة الشركة • وان كانت الشركة قد رفعت هذا الحد ليصبح ٥٠٪ عندما قدمت مشروعها بمد الامتياز ١٩٠٨ كما سنرى فيما بعد •

المحاولة الاولى لمد الامتياز ١٨٨٣ :

في أعقاب الاحتلال البريطاني لمصر شهدت (الفترة ١٨٨٢ - ١٨٨٣) صراعا هائلا بين شركة قناة السويس من جهة والشركات الملاحية وملاك السفن البريطانية من جهة أخرى • وأدى الأمر الى أن طالبت قطاعات كبيرة في إنجلترا بشق قناة ملاحية ثانية في مصر منافسة للقناة الحالية (٣) •

وتدخلت الحكومة البريطانية - تحت ضغط الرأي العام البريطاني والشركات الملاحية وملاك السفن - في المسألة خشية تأزم الموقف بين إنجلترا وفرنسا بسبب قناة السويس •

(٢) بطرس نالي ، قناة السويس ومشكلاتها (١٨٥٤ - ١٩٥٧) مطابع البشير بالاسكندرية ١٩٥٨ ص ٦ •

(٣) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع للمؤلف كتاب : قناة السويس والطرف البديلة والمنافسة (١٨٦٩ - ١٩٨٥) • دار المعارف ١٩٨٦ ص ١٣ - ٦٨ •

فقد طلب جرانفيل (وزير خارجية إنجلترا) من الأعضاء الانجليز في مجلس ادارة الشركة التباحث معها حول الطريقة التي يمكن بها تحقيق مصالح إنجلترا • وخول جرانفيل للأعضاء الانجليز سلطة بدء المفاوضات مع دى لسبس ، على أن يتخذوا مبادئ ثلاث - تنفق والمصالح البريطانية - أساسا في مفاوضاتهم :

« أولا - تحسين المجرى الملاحي لقناة السويس لمواجهة التطور في التجارة الدولية وحركة السفن المتزايدة في القناة •

ثانيا - خفض جوهري لرسوم المرور في القناة •

ثالثا - ضمان نصيب أكبر لانجلترا في مجلس ادارة الشركة •

ومقابل هذه الامتيازات التي ستحصل عليها إنجلترا من الشركة ، فان حكومة إنجلترا ستكون عندئذ على استعداد لمساندة فكرة شق قناة ملاحية ثانية موازية للقناة الحالية • وعلى أساس هذا الهدف تشارك الشركة وتساندها في الحصول على امتياز من الحكومة المصرية للحصول على الأراضي الضرورية لهذه القناة الجديدة ، علاوة على أن الحكومة البريطانية ستساند الشركة اذا ما طلبت مد امتيازها الحالي » •

هذا العرض البريطاني لمد امتياز الشركة ، توضحه وثيقة بالغة السرية من وثائق دار المحفوظات البريطانية (رئاسة مجلس الوزراء) ، وهي رسالة بعث بها جرانفيل الى الأعضاء الانجليز في الشركة في ١٦ مايو ١٨٨٣ (٤) •

«... They would further support an application (٤)
by the Company for a prolongation of the term of their existing concession.»

Granville/B.S.C.D. F.O. May 16, 1883 Confidential C.A.B. 37/10/41.
P.R.O.

وهكذا كان عاماً ١٨٨٢ و ١٨٨٣ حاسمين بالنسبة لشركة قناة السويس • وقد كان لقناة السويس دورها وتأثيرها الهام في سياسة إنجلترا الخارجية وعلاقتها بجارتها فرنسا • لم يستطع سياسة إنجلترا وقد ابتلعوا مصر لقمة سائغة أن يبتلعوا أيضاً شركة قناة السويس خشية إثارة مشاكل دولية ، لا قبل لهم بها ، خاصة مع فرنسا التي أخذت تهدد مركزهم في مصر • لهذا حاول سياسة إنجلترا اتباع أسلوب التفاهم مع دى لسبس لترضيته ولكسب وده ، وفي نفس الوقت الحصول على تحقيق لمصالحهم •

فوجد جرانفيل يرغب في التوصل الى اتفاقية معقولة مع دى لسبس ليرضى بها كبرياء الفرنسيين ويشعرون بفائدتها ولا تثير في نفس الوقت الرأي العام البريطاني • لذلك طلب جرانفيل من كرومر اقتراح مثل تلك الاتفاقية (٥) • وكان امتياز شركة قناة السويس قد مضى عليه ١٤ عاماً وتبقى منه ٨٥ عاماً ، وذلك عندما اثير الموضوع بين الأعضاء الانجليز وبين دى لسبس الذي اقترح فترة ٥٠ عاماً تبدأ من نهاية عقد امتياز الشركة • وذلك كتعويض عادل للتضحيات الجسيمة التي ستكبدها الشركة نتيجة شق قناة ملاحية ثانية • الا أن دى لسبس عدل مطالبه في اتفاقية اقترحها « في ١٠ يوليو ١٨٨٣ » فأصبحت مدة الامتياز ٩٩ عاماً تبدأ عند اتمام تنفيذ القناة الملاحية الجديدة والتي قدر لها عام ١٨٨٨ ، أى أن مد الامتياز سيكون لفترة ٢٠ عاماً أخرى (٦) •

وقبل انتهاء الأعضاء الانجليز من مفاوضاتهم مع دى لسبس شعروا أن من واجبهم وضع نص يتيح بعض المزايا للحكومة المصرية

Granville/Cromer, F.O. 633/7 No., June 29,
1883, Cromer Private Papers. P.R.O.
Ibid.

(٥)

(٦)

فى عقد الامتياز الجديد * فقد منح امتياز ١٨٥٦ للحكومة المصرية ١٥٪ من صافى أرباح الشركة يزداد بنسبة ٥٪ عند كل فترة تجديد ، الا أن دى لسبس وافق على منح ١٪ أخرى للحكومة المصرية عند بداية فترة الامتياز الجديدة ، على أساس أن صافى أرباح عام ١٨٨٢ قدر بـ ١٪ بما يعادل ١٢٠٠٠ جنيه فى العام ، وهى نسبة ستزداد - فى نظر الأعضاء الانجليز - تبعاً لزيادة إيرادات قناة السويس (٧)

وهكذا نرى كرم دى لسبس ومباركة الأعضاء الانجليز لهذا الكرم والثناء عليه عند الموافقة على منح الحكومة المصرية ١٪ فقط من صافى الأرباح عند تنفيذ القناة الجديدة المقترحة * ولم يوضح دى لسبس ولا الأعضاء الانجليز نسبة الزيادة ١٪ هذه من صافى أرباح أى قناة ؟ الأولى أم الثانية ؟ أم القناتين معا ؟

ويعلم دى لسبس والحكومة البريطانية أن نسبة الـ ١٥٪ الخاصة بالحكومة المصرية قد ذهبت الى جيوب الفرنسيين الى غير رجعة وحرمت مصر من هذا المورد الضخم (٨) * وهكذا اتفقت انجلترا وفرنسا على نهب إيرادات قناة السويس وحرمان مصر منها *

وعلى أية حال فقد تمت صياغة مشروع «اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣» بحيث تناول البند ١١ منها نصاً يدور حول هذا المعنى الذى اتفق عليه الأعضاء الانجليز ودى لسبس جاء فيه :

« (ج) مد الامتياز الحالى لشركة قناة السويس لسنوات عديدة ، ٩٩ عاماً تبدأ من اتمام حفر القناة البحرية الثانية ، ومقابل هذا الامتياز ستدفع الشركة للحكومة المصرية ابتداء من تنفيذ العقد

Ibid.

(٧)

(٨) عن هذا الموضوع راجع للمؤلف كتاب : الصراع الدولى حول استغلال

قناة السويس . الهيئة المصرية العامة للكتاب .

الجديد ولمدة ٩٩ عاما الى خزانة الحكومة المصرية ١٪ من اجمالي
الربح الصافي « (٩) » *

هذا وقد عارض البرلمان البريطاني مشروع هذه الاتفاقية بشدة
مما اضطر جلادستون اعلان سحب الاتفاقية من البرلمان وذلك في
٢٣ يوليو ١٨٨٣ وذلك عندما عرضت الاتفاقية على مجلس العموم
البريطاني في جلسة ٣٠ يوليو ١٨٨٣ لأخذ الأصوات فحصلت على
١٨٣ صوتا فقط ورفض ٢٨٢ عضوا الاتفاقية (١٠) *

وهكذا خمدت فكرة مد امتياز الشركة لبعض الوقت لتعود مرة
أخرى في صيف عام ١٨٨٦ *

المحاولة الثانية لمد الامتياز عام ١٨٨٦ :

أسباب طلب مد الامتياز :

عندما بدأت شركة قناة السويس تنفيذ برنامج تحسين قناة
السويس في عام ١٨٨٦ أدرك دي لسبس مدى حاجة ولهفة الحكومة
البريطانية ، ومن ورائها ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية ،
للاسراع بتنفيذ عمليات تحسين المجرى الملاحي لقناة السويس ، ومن
ثم حاولت الحكومة البريطانية ارضاء دي لسبس للحصول على
الأراضي اللازمة لتنفيذ عمليات التوسيع ، وفي نفس الوقت حثت
كرومر على الاهتمام بهذا الموضوع *

B.S.C.D./Granville, July 11, 1883 Parl Pap Egypt

(٩)

12 (1883) No. 46.

Hansard Parl. Debates, July 30, 1883 Gladston,

(١٠)

Vol. No. 2٩2.

هذا وقد جرت مفاوضات سرية خلال عام ١٨٨٦ بين وزارة الخارجية البريطانية وكرومر في مصر ووزارة التجارة والحرية البريطانية من جهة وبين شركة قناة السويس من جهة أخرى حول موضوع مد امتياز شركة قناة السويس *

وقد حاول لورد كرومر ابعاد نوبار باشا عن مفاوضاته المباشرة مع الشركة بخصوص توسيع وتعميق القناة وطلب من روز برى الا يبحث هذا الموضوع مع نوبار باشا ، واقترح حضور شارل دى لسبس الى مصر ، لأن التسوية الواردة في اقتراحه ستكون ممكنة ، واعتقد كرومر ان حكومة انجلترا ليست لديها اعتراضات سياسية فيما يتعلق بمد امتياز شركة قناة السويس (١١) * وكان نوبار يعتبر أن مسألة مد امتياز شركة قناة السويس يؤثر بشكل مباشر على انجلترا أكثر من تأثيره على الحكومة المصرية (١٢) *

عارضت الحكومة المصرية عملية توسيع وتعميق القناة واشترطت موافقتها الرسمية * كما رفضت أيضا الموافقة على تعديل قانون الشركة الأساسى فيما يتعلق بالنواحى المالية الضرورية المرتبطة بالأعمال المقترحة على أساس أن توسيع قناة السويس لا يمكن تنفيذه الا بموافقة خاصة من الخديوى والتي يمكن منحها فقط في مقابل مزايا لها * الا أن الشركة انكرت من جانبها هذا المطلب من الوجهة القانونية * الا أن تعديل قانون الشركة الأساسى لا يمكن عمله الا بموافقة الحكومة المصرية ، وعلى هذا تأجلت الأعمال الى أن يتم حسم هذه المسألة * لذلك اقترح اجراء تسوية - اذا وافق عليها الطرفان - وفي

«... I have so far assumed that Her Majesty's Govern- (١١)
ment have no political objection to the prolongation of concession. Baring
Rosebery, Cairo, Aprile 16, 1886, confidential Teleg F.O. 453/18 No. 34,
35. P.R.O.

Ibid

(١٢)

مقابل ذلك ندفع الشركة جزءا من أرباحها للحكومة المصرية ، مقابل حصولها على امتداد لامتيازها الى ما بعد عام ١٩٦٨ عندما تنتهى مدة عقد الامتياز الحالى ، وتعود القناة للحكومة المصرية وقدرت المدة بعشرين عاما (١٣) •

واستفسر الأعضاء الانجليز من شارل دى لسبس عما اذا كان هناك طريق وسط يمكن التوصل اليه لتخفيف تعقيد الأمور (بين الحكومة المصرية والشركة) طلب شارل أن تقوم الحكومة البريطانية - اذا رغبت فى ذلك - بممارسة الضغط على الحكومة المصرية لاغرائها بالاذعان والتسليم • أما اذا كانت الحكومة البريطانية غير راغبة فى عمل ذلك فان شارل دى لسبس رأى طريقا آخر لحل المشكلة شرحه فيما يلى :

« أن تؤيد باخلاص كل من الحكومة المصرية والشركة ما يعتقدانه حقاً لهما ، ومن الواضح أن الحكومة المصرية ترغب فى أن تكون فى مركز يسمح لها بالحصول على مزايا مالية ومن جانب آخر لا يمكن لدى لسبس أن يقترح على حملة الأسهم تضحيات مالية دون ذريعة (Pretext) أو حجة يمكن أن يبررها لهم ويمكن وجودها بعمل صياغة بعيدة عن اذلال الحكومة المصرية وتجعلها تبدو كمن ترغب فى اعطاء التسهيلات للتجارة الدولية • واقترح شارل أن تكون هذه الصيغة كالآتى :

« بما أن الحكومة المصرية وهى تضع فى اعتبارها التضحيات الضخمة التى ستحملها شركة قناة السويس ، وحيث ان توسيع القناة سيؤدى فى بعض الأماكن الى تقليص - مساحة حدود الأرض التى منحت للشركة وعلى هذا فان الحكومة ترغب فى الآتى :

J. Pauncefaul/Admiralty, F.O. 16.4. 1886. No.
2/23 '18 No. 36. P.R.O.

(١٣)

١ - مد المساحة على أساس قيام الشركة بالدفع الفوري لثمن هذه الأراضي •

٢ - مد فترة عقد الامتياز لعدد معين من السنوات على أساس أن تتنازل الشركة عن نسبة الأرباح المتزايدة للحكومة المصرية وتحدد أدنى حد لها » (١٤) •

وعندما سأل الأعضاء الانجليز شارل عن امكانية وضع هذا الاقتراح أمام حكومة انجلترا على أساس أنه مقدم منه رد بأنه قبل أن يربط نفسه باقتراح رسمي يرى أن يتشاور مع مديري التجارة البريطانية ومع مجلس ادارة الشركة ، وطلب شارل منهم أن يدركوا أن اقتراحه هذا الذي عبر عنه « شخصي جدا » وأنه حاليا لا يضع أى مسئولية على الشركة بخصوصه (١٥) •

وأعرب الأعضاء الانجليز في الشركة بأنهم سيتحققوا عما اذا كانت الفكرة بوجه عام يمكن قبولها من جانب حكومة انجلترا ، وعلى هذا سمح لهم شارل بعرض هذه الفكرة على الحكومة البريطانية وبصفة سرية جدا •

واهتم شارل دى لسبس بضرورة الحصول على الموافقة المبدئية للحكومة البريطانية واعتبره أمرا ضروريا ، على أن تبادر الحكومة البريطانية بتقديم هذا الاقتراح من جانبها •

وبرر شارل ذلك بأن الأمر يعنى بالدرجة الأولى المجموعة التجارية • وعندما تلقى فكرته القبول فانه مستعد حينئذ بالذهاب

«to prolong the term of the concession for a certain number of years in consideration of an assignment to the government of Egypt of a proportion of the increased profits beyond..»

British S.C.D. Rosebery, F.O. 423/18 No. 32, 6.4. 1886 P.R.O. (very secret).

Ibid.

(١٥)

الى مصر شخصيا للتفاوض حول الاتفاقية النهائية مع الحكومة المصرية . وطلب شارل دى لسبس أن يكون هذا المشروع كله طى الكتمان والسرية ، لأنه يرغب فى مفاوضاته التحفظ وبالأخص الجزء الخاص بضم الأرض ، موضحا أن الأراضى الاضافية ليست ضرورية للأعمال الخاصة بالتوسع ، ولكنه اقترحها لتكون ذريعة لدفع أموال بسرعة للحكومة المصرية مما يجعلها راغبة فى انهاء هذه العداوة ، ويوافقوا على تأجيل حصولهم على النسبة المئوية الاضافية التى ستمنح لهم فى مقابل مد امتياز الشركة ، وطلب شارل أن ترسل تعليمات الى كرومر ليكون متحفظا فى أى محادثات أو مناقشات يقوم بها حول هذا الموضوع مع الحكومة المصرية (١٦) .

ولم يستطع الأعضاء الانجليز ابداء رأيهم فى موضوع مد الامتياز نظرا لأهميته من الناحية السياسية وتركوا الأمر للورد روزبرى - وزير الخارجية - وقالوا ان من واجبهم توضيح الأمر بأنه فى صالح الخزنة البريطانية مد الامتياز فترة أخرى حتى تستمر الحكومة البريطانية فى الحصول على فوائد الاسهم التى تمتلكها (١٧) .

وهكذا نرى استغلال دى لسبس لحاجة الحكومة البريطانية لمسألة الاسراع فى عملية توسيع وتعميق قناة السويس خدمة للأسطول والتجارة البريطانية ، فأخذ يطالب بمزايا للشركة من الحكومة المصرية ، وهى مزيد من الأراضى ومد امتياز الشركة .

وجرت المفاوضات فى جو من التكتيم والسرية الشديدة بين الطرفين على حساب المصالح القومية لمصر . ولجأت الشركة لأسلوب الاغراء المالى ، بتقديم ما يشبه الرشوة للحكومة المصرية تحت

Ibid.

(١٦)

Ibid.

(١٧)

مسمى « تعويض الأراضى » فى مقابل مد امتياز الشركة لسنوات عديدة تستمر خلالها عملية النهب الاستعمارى لايرادات قناة السويس *

الحكومة البريطانية تسترشد بآراء وزارتى التجارة والبحرية فى موضوع مد امتياز الشركة

طلبت وزارة الخارجية البريطانية من وزارة البحرية ابداء رأيها فى مسألة مد امتياز شركة قناة السويس ، وهل لديهم اعتراض فيما يتعلق بالمصالح البريطانية مذكرة اياهم بأن مشروع اتفاقية (١٠ يوليو ١٨٨٣) الذى قدم للبرلمان قد احتوى بندا بهذا الخصوص (١٨) *

ولم تعترض وزارة البحرية على مد معقول للامتياز على أساس البدء فوراً فى عمليات توسيع القناة (١٩) *

بينما ردت وزارة التجارة على استفسار الخارجية البريطانية بأنه من الصعب الرد على الاستفسار الخاص بمد امتياز شركة قناة السويس لأنه من المستحيل فى نظرها - التنبؤ بما سيكون عليه الوضع السياسى للعالم أو لمصر عام ١٩٦٨ * وبدون معرفة ذلك فانه يصعب تكوين رأى حول أثر مد الامتياز من جهة أو الخاص بوضع القناة بين أيدي الحكومة المصرية من جهة أخرى *

ولا تعرف وزارة التجارة مركز الحكومة المصرية فيما يختص بانتهاء عقد الامتياز الحالى ، وعما اذا كانت الحكومة المالكة المطلقة للقناة ومعرضة لأى مطالب من جانب تركيا بحقها ، و عما اذا كانت ملكيتها الكاملة محددة أو مميزة بأى اتفاقية مع الدول الأجنبية *

Pauncefoot/Admiralty, F.O., April 16. 1886 F.O.

(١٨)

423/18 op. cit.

Admiralty/Pauncefoot, F.O. 423/18. No. 46.

(١٩)

Secret. P.R.O.

وبناء على هذه الظروف رأت وزارة التجارة صعوبة بالغة لبدء رأيها حول هذه المسألة . وفى نفس الوقت رأت وزارة التجارة أن مد الامتياز يحمل فى طياته مد وإطالة المصالح الثابتة احملة الاسهم للحصول على الفوائد والتي اذا استمرت التجارة فى الازدياد - كما هو واقع آنذاك - فستصبح فى عام ١٩٦٨ إيرادات أسهم قناة السويس خيالية ، وهذا يمثل عبئا ضخما على التجارة يزيد ويفوق المصاريف الضرورية للقناة . وعلى هذا فان وزارة التجارة تعتقد أنه ليس من الحكمة مد امتياز شركة قناة السويس اذا كان ذلك ممكنا . وأن المصالح الراسخة لحملة الاسهم وعلى الأخص عندما تجد المساندة من جانب دولة مثل فرنسا ستكون بلاشك أكثر صعوبة فى التعامل معها ، مما لو كان الحق لدى الحكومة المصرية (٣٠) .

المحلولة الثالثة لمد امتياز شركة قناة السويس (١٨٩٠) :

اذا كانت فكرة مد امتياز قناة السويس قد هدأت لفترة ، الا أنها عادت للظهور مرة ثالثة فى صيف عام ١٨٩٠ . يؤكد ذلك الرسالة السرية التى بعث بها الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة شركة قناة السويس الى سولسبرى فى ١٤ أغسطس ١٨٩٠ يوضحوا فيها موقف شارل دى لسبس من اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ (٣١) ، التى كانت فى نظر شركة قناة السويس « برنامجا » وليست « عقدا قانونيا » ملازما

(٢٠) Forer / Pounceote, Board of Trade (وزير النجاوة)
17. 4. 1886 F.O. 423/18 No. 36, P.R.O.

(٢١) اتفاق مبرم بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية البريطانية لتحسين قناة السويس وتكوين مكتب للشركة فى لندن يتلقى رسوم المرور وزبادة تعيين موظفين انجليز فى الشركة وتخفيض رسوم المرور .
راجع نص الاتفاقية فى كتاب : وثائق ونصوص التاريخ الحديث والمعاصر .
عبد العزيز الشناوى وجمال يحيى . دار المعارف ١٩٦٩ ، ص ٦٤٥ - ٦٤٨ .

للشركة * وأوضح شارل دى لسبس بأن هذه الاتفاقية كانت ومازالت مصدرا للهجوم عليها في كل جلسة من الجلسات السنوية لحملة الأسهم * وان شارل قاوم هذه الهجمات التي اصرت على المطالبة بالعودة الى الرسوم المرتفعة مثلما كانت قبل هذه الاتفاقية المعقودة مع ملاك السفن *

وطلب المساهمون بضرورة اعادة النظر في مركز الشركة ، ورأى شارل دى لسبس أنه من المصلحة ارضاء جميع الأطراف وخاصة المساهمين فحاول ترضيتهم مؤكدا لهم أن التسوية مع ملاك السفن لم تكن عقدا قانونيا ولذلك أعد مشروعا معدلا يتضمن مزايا متبادلة لكل من الحكومة المصرية والشركة وملاك السفن في نفس الوقت (٢٢) *

مشروع شارل دى لسبس المبدئي لعام ١٨٩٠ :

تضمن المشروع امتيازات للشركة قامت أساسا على مد امتيازها فترة أخرى ، يقابلها امتيازات لانجلترا وأخرى للحكومة المصرية *

(١) امتيازات الشركة :

« تسنح الحكومة المصرية شركة قناة السويس الآتي » :

١ - مد الامتياز لفترة ٣٣ عاما أخرى *

٢ - تخويل الشركة سلطة تحويل قناة للرى من قناة التغذية - المنشأة فيما بين الاسماعيلية وبورسعيد - وان يحصل على حق تحصيل الرسوم من المزارعين الذين يستخدمون مياة هذه القناة لرى أراضيهم *

٣ - سلطة إيقاف استهلاك الأسهم وتحويل هذا الاستهلاك ،
بحيث يتم خلال التسعين عاما المتبقية من عقد الامتياز بعد فترة مد
الامتياز المقترحة بعاليه (٢٣) *

(ب) وأما الامتيازات الخاصة بالحكومة المصرية وانجلترا :

« توافق شركة قناة السويس على هذه المزايا المختلفة للتعديلات
في نصوص عقد الامتياز بالشروط التالية :

١ - يسمح للحكومة المصرية بفائدة سنوية قدرها ٥٪ من صافي
الأرباح على الأقل ، وهذه الفائدة المذكورة المحكومة المصرية غير
قابلة للتنازل عنها أو تحويلها *

٢ - الغاء رسم الارشاد *

٣ - تخفيض تدريجى لرسوم المرور *

٤ - يحق للحكومة المصرية الحصول مجانا على ما تحتاج
اليه لخدماتها هكتارا في بورسعيد هكتارا
بالاسماعيلية طبقا للاتفاقية الملحقه (٢٤) *

وقد أحالت وزارة الخارجية البريطانية مشروع شارل دى لسبس
الى وزاتى التجارة والبحرية لدراسته وابداء رأيها فيه لمعرفة
مدى تأثيره على مصالح الشركات الملاحية والسفن البريطانية (٢٥) *

ويهمنا هنا بالدرجة الأولى رأى وزارة التجارة بالنسبة لموضوع
مد امتياز الشركة * فقد عارضت وزارة التجارة المشروع المقترح
الخاص بمد امتياز الشركة ٣٣ عاما أخرى *

Thrl.

(٢٣)

Ibid.

(٢٤)

Admiralty/Board of trade, F.O, August 25, 189

(٢٥)

confidential F.O. 423/23. No. 3a P.R.O.

وقد رأت وزارة التجارة ان ممرا ملاحيا له أهمية عالمية مثل
قناة السويس يجب ألا يظل طويلا في أيدي شركة تعيش من أجل
الربح *

ولم تمنع وزارة التجارة في ربح معقول للشركة في فترة سريان
امتيازها ، ولكن أن يمد امتيازها اذا استطاعت الحصول على ربح
معقول بدون هذا الامتداد ، انما هو بمثابة فرض أعباء على التجارة
الدولية هي في غنى عنه *

وأضافت وزارة التجارة ان شركة قناة السويس محظوظة جدا
لأن لديها دعوى اخلاقية لمد امتيازها * وأوضحت ان القناة تزداد
أهميتها عاما بعد عام ، وأصبح من الضروري أن تظل مفتوحة أمام
تجارة العالم وتحصل فقط على الرسوم اللازمة والضرورية لتشغيلها
وصيانتها ، وملكية معتدلة لصاحب السيادة والذي تجرى القناة عبر
أراضيها (٣٦) *

وهذه اشارة من وزارة التجارة الى مصر عندما تعود ادارة القناة
لها ، فرأت أن تكون ملكية معتدلة ، أى يطبق عليها نفس القواعد التي
تراها على الشركة *

واهتم سولسبرى بهذا الموضوع الخطير بالنسبة لانجلترا
لذلك أحال رد وزارة التجارة على مقترحات شارل دى لسبس الى
الأعضاء الانجليز في شركة قناة السويس ، وطلب منهم دراسة هذه
الردود وموافاته بمزيد من المعلومات حول مسألة مد الامتياز (٣٧) *

أدت هذه المعارضة الشديدة من جانب وزارة التجارة البريطانية
الى قيام شارل دى لسبس بسحب مشروع الاتفاقية سالفة الذكر *

Ibid.

Salisbury/B.S.C.D, London, Secret, Sept 29, 1890. F.O.

423/28 No. 34. P.R.O.

(٣٦)

(٣٧)

وان كانت مسألة مد الامتياز قد خمدت بعض الوقت الا انها عادت مرة أخرى أشد العاصا في العقد الأول من هذا القرن كما سنرى ذلك بالتفصيل *

المحاولة الرابعة لمد الامتياز (١٩٠٨ - ١٩١٠) :

متى وكيف بدأت المحاولة ؟ :

زأينا كيف جرت المحاولات الثلاث السابقة لمد الامتياز في طى الكتمان والسرية ، ولم يتسرب أخبارها الى الصحافة أو الرأى العام فى مصر . الا أن المحاولة الرابعة والأخيرة ، التى سنتناولها بالدراسة ، والتى جرت أحداثها خلال العقد الأول من القرن الحالى تسربت أخبارها للرأى العام المصرى ، فوقف لها بالمرصاد *

أما بالنسبة لميقات محاولة مد الامتياز ، فنجد معظم المراجع التى تناولت هذه المسألة ذكرت أنها بدأت فى عام ١٩٠٩ وهذا غير صحيح . فقد جرت أحداثها خلال شتاء عام ١٩٠٨ (نوفمبر وديسمبر) ، فى القاهرة بمفاوضات بالغة السرية بين ممثلى شركة قناة السويس فى مصر ، وسلطات الاحتلال البريطانى *

فقد طلب الممثلون لشركة قناة السويس - فى مصر - فى شهر نوفمبر ١٩٠٨ من الحكومة المصرية عما اذا كانت مستعدة للموافقة على امتداد امتياز الشركة ، وما هى الشروط التى ترضاها (٢٨) ؟

وظلت المفاوضات والمشروع فى الخفاء قرابة عام . وأكدت الرسالة التى بعث بها جورست الى ادوارد جراى (وزير الخارجية

(٢٨) وثائق القلعة . رئاسة مجلس الوزراء (قناة السويس) محفوظة ٩ ج ٢
١/٢٨ اجابة نظارة المالية على تقرير اللجنة . وانظر ملحق الكتاب وثيقة رقم (٢) .

البريطانية) من القاهرة في ٢٧ يناير ١٩٠٩ وجود مفاوضات سرية بين شركة قناة السويس والحكومة المصرية خلال شهر ديسمبر ١٩٠٨ حول موضوع مد الامتياز (٢٩) *

وقام درانبرج (رئيس شركة قناة السويس) بزيارة لمصر في شتاء ١٩٠٨ للتفاوض مع الحكومة المصرية (٣٠) * في موضوع مد الامتياز لمدة * عاما أخرى بشكل غير رسمي (٣١) *

هذا وقد قام كل من الكونت سيريون Count Serionne ممثل شركة قناة السويس في القاهرة ، وبول هارفي - المستشار المالي الانجليزي للحكومة المصرية ، بالدور الأساسي في مفاوضات مد امتياز الشركة وقد ساند الأول درانبرج والثاني جورست في هذه المفاوضات *

وكان جورست وبول هارفي من جانب والكونت سيريون ودانبرج من جانب آخر على اتصال وتساو مستمرين في مسألة مد الامتياز (٣٢) *

من الذي طلب مد الامتياز ، الحكومة المصرية أم شركة قناة السويس ؟ :

تضاربت الأقوال حول صاحب فكرة مد الامتياز ، فبعض المراجع تذكر أن جورست هو الذي طلب من الشركة مد الامتياز ، بينما البعض الآخر يرى أن شركة قناة السويس هي صاحبة المشروع وهي التي

Corst/Grey, Paris Sept. 11, 1909 F.O. 371. 45. No. 3. P.R.O. (٢٩)

(٣٠) المقصود بالحكومة المصرية هنا في عرف سلطات الاحتلال (بول هارفي)
المستشار المالي الانجليزي في الحكومة المصرية .
B.S.C.D./Grey, Paris. NoV 12, 1909. F.O. 371/143. (٣١)

No. 63. P.R.O.

Gorst/Grey, Cairo. 12-11-1909. F.O. 371/143. No. 63. (٣٢)

Telegr. P.R.O.

تقدمت به • لكن يبدو أن كلا من الكونت سيريون وبول هارفي قد خططا لهذا الأمر في القاهرة • وقد استجاب كل من جورست (المعتمد البريطاني في مصر) ، ودارنبرج (رئيس مجلس ادارة شركة قناة السويس) لفكرة مد الامتياز •

فالجانب الأول اراد الحصول على قرض للحكومة المصرية من الشركة لحل الأزمة المالية التي واجهته في مطلع حكمه • أما الجانب الثاني (الشركة) فقد سارع الى عرض مشروع مد الامتياز تلبية لحاجة الأول للمال •

يذكر ولسون في كتابه عن قناة السويس ، ان الشركة هي التي تقدمت في عام ١٩٠٩ للحكومة المصرية لمد الامتياز لفترة أخرى (٣٣) • وكذلك يذكر كراييتيه أن الشركة طلبت مد الامتياز بحجة تسهيل تمويل وتوسيع وتعميق قناة السويس • وقام هارفي بالتعاون مع موظفي شركة قناة السويس في خطة محكمة لمد الامتياز (٣٤) •

كذلك يوضح نص مشروع مد الامتياز ، الذي قدم للمجمعية العمومية المصرية (باللغة الفرنسية) خلال جلسة ٩ فبراير ١٩١٠ ، أن شركة قناة السويس هي التي قدمت اقتراح مد الامتياز (٣٥) •

وذكرت جريدة الأهرام في عددها الصادر في ١٥ فبراير ١٩١٠ « أن مشروع مد الامتياز كان مشروعا فرنسيا تقدمت به شركة قناة السويس ، وكان مد الامتياز يتيح لها أثرا ومركزا في البلاد بعد اتفاق ١٩٠٤ ، خاصة وان علاقاتهم ستنتقطع بها بعد مدة نهاية الديون

Wilson, op. cit. P. 95.

(٣٣)

Crabité, The spoliation of the Suez Canal P. 237.

(٣٤)

«La Compagnie du Canal de Suez a fait au Gouverne-

(٣٥)

ment de proposition pour la prolongation de sa concession.»

راجع وثائق القلعة - دوسيه رقم ١/٢٨ ج- ١ (محافضة مجلس الوزراء عن

قناة السويس) •

والمحاكم والامتيازات والمدارس أيضا * فلما رأى الفرنسيون الانجليز يسعون الى قرض انجليزى سعوا لمنعهم بعقد القرض وابتدعوا هذا المشروع وطلبوا من انجلترا التساهل فيه « (٣٦) *

أما سعد زغلول فيذكر في مذكراته أن جورست رأى بعد مرور عام على تعيينه عميدا أن يعاون المستشار المالى فى إيجاد حل للموقف الصعب الذى أوقع نفسه فيه بتصرفه فى أموال الاحتياطى الخاص بصندوق الدين وذلك من غير أن يلجأ الى الاقتراض (٣٧) * فبدأ يتخابر مع شركة قناة السويس كى تعطى مصر المال اللازم لقاء مد الامتياز مدة جديدة وقدمت لذلك عدة مشروعات اعترض عليها بعض النظار المصريين ومن بينهم سعد زغلول (٣٨) *

ولكن أحمد شفيق يوضح لنا فى مذكراته أن جورست كان بحاجة للمال ، ثم شعرت الشركة بحاجة الحكومة المصرية الى المال فانتهزت الفرصة وعرضت عليها أن تصرح لها بمد امتياز القناة * سنة جديدة مقابل أربعة ملايين من الجنيهات * وكان جورست ورئيس الوزراء بطرس غالى موافقين على هذه الفكرة ومحبذين لها (٣٩) *

وعلى الجانب الآخر نجد دارنبرج يؤكد للأعضاء الانجليز فى الشركة (٤٠) أنه قد تفاوض مع الحكومة المصرية فى شتاء عام ١٩٠٨ لمد امتياز شركة قناة السويس ، مراعىا بصفة أساسية مطالب الحكومة

(٣٦) الأهرام ١٥ فبراير ١٩١٠ *

(٣٧) مذكرات سعد زغلول كراس ١٧ ص ٦٠٦ *

(٣٨) مذكرات سعد زغلول كراس ٧ ص ٦٦٤ *

(٣٩) أحمد شفيق ، مذكراتى فى نصف قرن ج ١ ص ١٣٢ ، ج ٢ ص ١٨٦ - ١٨٧ *

(٤٠) وهم أوستن لى ، هـ.ت. آليستروس و.بى. جارستين * راجع :

F.O. 371/143. No. 30 P.R.O.

البريطانية كأكبر مساهم في مشروع الاتفاقية في هذه المفاوضات ،
على أمل أن يستطيع اقناع مجلس ادارة الشركة ، عند دورة انعقادها
في ١٤ أكتوبر ١٩٠٩ بمشروع هذه الاتفاقية (٤١) •

المبادئ العامة التي اتفق عليها الطرفان في مطلع عام ١٩٠٩ (٤٢) :

توصل الطرفان في المفاوضات السرية التي اجراها دارنبرج في
القاهرة مع جورست الى اتفاق مبدئي يمثل الخطوط العامة لمشروع
اتفاقية مد الامتياز كالاتي :

١ - مد امتياز الشركة ٤٠ عاما أخرى اعتبارا من عام ١٩٦٨
(وهو تاريخ انتهاء عقد الامتياز الخاص بالشركة) • وهذا يعنى
اتاحة الفرصة للشركة للاستمرار ١٠٠ عام اعتبارا من عام ١٩٠٨ •

٢ - يتم خلال فترة الأربعين عاما - وهي فترة مد الامتياز -
توزيع الأرباح مناصفة بين الشركة والحكومة المصرية •

٣ - حيث أنه من المستحيل التنبؤ بايرادات الشركة في
عام ١٩٦٨ فيؤخذ متوسط السنوات الخمس (١٩٦٥ - ١٩٧٠) •

٤ - تدفع الشركة للحكومة المصرية ٣ر٢ مليون جنيه مصرى
يقسم على السنوات الأربع ابتداء من عام ١٩١٠ •

٥ - تمنح الشركة الحكومة المصرية نصيبا من أرباح قناة
السويس اعتبارا من عام ١٩١١ يوزع كالاتي :

• من عام ١٩١١ حتى عام ١٩٢٠ نسبة ٢٪

• من عام ١٩٢١ حتى عام ١٩٣٠ نسبة ٤٪ •

Austen/McKinnon Wood, Paris, Sept. 2, 1909 F.O.

(٤١)

371/143. No. 29. P.R.O.

Gorst/Grey, Confed., Cairo. Jan. 27, 1909 F.O.

(٤٢)

371/143. No. 1 P.R.O

- من عام ١٩٣١ حتى عام ١٩٤٠ نسبة ٦٪
- من عام ١٩٤١ حتى عام ١٩٥٠ نسبة ٨٪
- من عام ١٩٦١ حتى عام ١٩٦٨ نسبة ١٢٪

٦ - يقدر الدفع في البندين السابقين على أساس السعر الذي سيتحدد نهائياً عند مد الامتياز ، ويتم حسابه نهائياً عام ١٩٧٠. بربح مركب + وإذا كان السعر الكلى الذى تم تحديده أقل من السعر الذى تم تحديده في البند ٣ ، تدفع الشركة للحكومة (بالاضافة الى الـ ٥٠٪ الخاصة بالأرباح) قسماً سنوياً موزعاً على الأربعين سنة (مد امتياز الشركة) وبالعكس في حالة ازدياد الأرباح عن السعر الذى تم تحديده ، يخصم الكمية من أرباح الحكومة +

٧ - تخفيض رسوم المرور في القناة بمقدار ١/٣ فرنك فرنسى اعتباراً من أول يناير ١٩١٠ (٤٣) •

أسباب طلب مد الامتياز :

تعدد الأسباب بالنسبة لطرفي المشكلة : الحكومة المصرية ممثلة في سلطات الاحتلال والشركة المستفيدة من المشروع المقترح + ولكن يمكن أن نوجز هذه الأسباب في الآتى :

١ - أسباب مالية :

لجأ جورست الى ذلك كوسيلة لتجاشى القروض للاصلاحات المالية والادارية في مصر + وقد ذكر البعض أن جورست أبى الاقتراض لأن سلفه لم يقترض ، ولهذا فكر في الحصول على المال اللازم بمد أجل الامتياز (٤٤) • ولكن هذه الرواية تفتقر الى الدليل

(٤٣) المصدر السابق •

(٤٤) احمد عبد الرحيم مصطفى ، تاريخ مصر السياسى من الاحتلال الى

المعاهدة ، دار المعارف ١٩٦٦ • ص ٧٥ •

لأن كرومر نفسه عقد قرضا بضمان الدول في عام ١٨٨٥ قدره ٩ ملايين جنيه (٤٥) *

وكانت الحكومة المصرية قد طلبت من السلطان العثماني منحها حق عقد قروض بدون استئذان ، ورجح سعد زغلول - في مذكراته - انه كان في نية الحكومة المصرية عقد قرض ولكنها خشت عدم موافقة الدولة العثمانية ، ولذلك حصل السعى لازالة مانع الاستئذان حتى اذا اطلقت مصر من هذا القيد استدانت بلا حساب لمنفعة الدائنين وسماسرتهم ، لا لمنفعتهم وازداد تمكن انجلترا منها (٤٦) *

وقد قيل ان حاجة الحكومة الى المال كانت قديمة وان كرومر كان قد كلف الخديوي اقناع السلطات بعقد قرض جديد عام ١٩٠٥ ، ولما ذهب بطرس الى الآستانة كان لهذه الغاية (٤٧) *

هذا ويذكر تيودور روتشتين ، ان الدافع لهذا المشروع هو افتقار المال الاحتياطي في ميزانية الحكومة ، وهو الذي ينفق منه في المشاريع العمومية ، وهو في هذه الرواية يدعم ما جاء بمذكرات سعد زغلول ، ويضيف روتشتين سببا آخر في الاحتياج للصرف على السودان *

وقد بدد المال الاحتياطي في مباني حكومية باهظة النفقة تشمل الشكنات الخاصة بجيش الاحتلال ومقاولات خادعة وسكك حديدية وسندات أجنبية انحطت قيمتها (٤٨) *

وكان المشروع المطروح للبحث يمكن الحكومة المصرية من

(٤٥) مذكرات سعد زغلول كراس ١٧ ص ٨١٠ *

(٤٦) المرجع السابق ص ٨٨١ *

(٤٧) الأهرام ١٠ فبراير ١٩١٠ *

(٤٨) تيودور روتشتين ، المسألة المصرية (١٨٧٥ - ١٩١٠) ترجمة

عبد الحميد العيادى ومحمد بدران . لجنة التأليف والترجمة والنشر . ١٩٣٦

ص ٣٨٢ - ٣٨٣ *

الحصول على أربعة ملايين جنيه على أربعة أقساط متساوية : من ديسمبر ١٩١٠ الى ديسمبر ١٩١٣ (٤٩) *

٢ - أسباب فنية :

تتمثل في حاجة شركة قناة السويس لتوسيع وتعميق القناة لممر السفن الضخمة ويستلزم ذلك قروضا اذا وزعت أقساطها على السنين الباقية من مدة الامتياز أثرت على الأرباح التي توزع على المساهمين سنويا بخلاف لو قسطت تلك القروض على ١٠٠ سنة فانها لا يكون لها تأثير محسوس على أرباح الأسهم ، وهذا ما جعل الشركة تسعى لمد امتيازها (٥٠) *

٣ - أسباب سياسية :

ارجع البعض التقارب الفرنسي - الانجليزى - المعروف بالاتفاق الودى ١٩٠٤ والذي لا تضمن الشركة بالضرورة بقاءه زمنا طويلا ، فقد أوضحت التقارير السنوية لشركة القناة أن الحركة التي كانت تقدم عادة من أصحاب السفن في انجلترا ضد الشركة قد خفت لهجتها وتلطفت حدتها عن ذى قبل بعد الاتفاق الودى (٥١) * بينما رأى البعض الآخر أن شركة قناة السويس قد اهتمت بتزايد الاضطرابات من أجل الاستقلال ، واحتمال أن يقدم الأحرار البريطانيون تنازلات للوطنية المصرية ، وعبرت عن حرصها على مد فترة امتيازها وكانت الحكومة المصرية بدورها بحاجة الى المال لتدهور إيراداتها خلال الأزمة المالية ، فبدأت تروج منذ مايو ١٩٠٩ شائعات عن اتفاق وشيك بين الجانبين ، وفي أكتوبر قدم المستشار المالى البريطانى مسودة المشروع.

٥٢٥ ص المرجع السابق (٤٩) .

٣٨٢ - ٣٨٣ ص المرجع السابق (٥٠) .

٥١) المرجع السابق .

للحكومة المصرية (٥٢) وان هذه الخطة من جانب الشركة كانت قائمة على تصور خاطيء من جانب واحد ، فيبدو أن الشركة كانت تتوقع نصرا وطنيا مظفرا فارادت أن تحمى وضعها في مصر • أما بالنسبة للمصريين ، وليس الوطنيين وحدهم فكانت الخطة تؤجل الى ما لانهاية تقريبا ، الوقت الذي تصبح فيه القناة ملكا لهم أخيرا (٥٣) •

أما صحيفة الأهرام فقد عللت السبب في مد الامتياز الى أن الانجليز كانوا يريدون حفر قناة أخرى موازية لخدمتهم وأملاتهم في أفريقيا وغيرها (٥٤) •

(٥٢) ارثر جولد شميث (الابن) ، الحزب الوطنى المصرى • ترجمة فؤاد دواره •
 الهيئة المصرية العامة للكتاب • ١٩٨٣ • ص ٢٠٠ •
 (٥٣) المرجع السابق •
 (٥٤) الأهرام ١٨ أكتوبر ١٩٠٩ •

دور جورست فى مد امتياز الشركة

التحق جورست بالعمل فى مصر ١٨٩٠ ، كموظف فى وزارة المالية ، ثم بعد ذلك أصبح مستشارا لوزارة الداخلية . وفى عام ١٨٩٨ عين مستشارا ماليا نفذ سياسة الاقتصاد الدقيق ، واستمر فى عمله حتى عام ١٩٠٤ حيث نقل للعمل بوزارة الخارجية البريطانية ، واستمر بها قبل تعيينه قنصلا عاما فى مصر . وكان معروفا بين زملائه فى وزارة الخارجية مثلما كان لكرومر معارفه الشخصية بالعديد من العاملين بوزارة الخارجية ، كانت ركيزة لنفوذه على جميع الادارات لمدة طويلة (١) .

ولم يكن جورست غريبا عن مصر ، ففى وزارة الخارجية البريطانية وجد الوقت ليشتمل خبرته (٢) . وكان ممن تعاونوا مع كرومر وتشربوا سياسته وتدرج فى وظائف الحكومة المصرية ومن أهمها المستشار المالى للحكومة المصرية ، وهى أهم وظيفة بعد العميد ، وكان يحضر جلسات مجلس النظار كأهم من أى ناظر مصرى (٣) .

Lord Lloyd, Egypt Since Cromer. Vol. 1 London

(١)

1933. P. 65.

Elgood, Egypt. P. 105.

(٢)

(٣) محمد لاشين ، سعد زغلول ص ١٢٧ .

وكان العمل الذى واجه جورست يحتم ممارسة نفوذه على جميع المستويات فى الادارة البريطانية ، واذا كانت هناك تغييرات أساسية - فى سياسة الاحتلال البريطانى فى مصر - فان درجة نجاحه تقتضى استخدام نفوذه الشخصى لدى جميع الموظفين الانجليز فى كل ادارة (٤) *

ويبدو أن حكومة حزب الأحرار - التى تولت مقاليد الحكم ١٩٠٥ - قد اختارت جورست على عجل بهدف تقديم روح جديدة ، ونظام جديد فى مصر ، وقد تلقى جورست تعليمات محددة بذلك من وزارة الخارجية (٥) *

ولم يكن حزب الأحرار على ثقة من كفاءة جورست لتولى منصب « سفير إنجلترا فى باريس » ومن ثم تم اختيار هاردنج HARDING بدلا منه ، ورشح جورست خلفا لكرورم فى مصر (٦) *

ولكن مصر التى عاد اليها جورست عام ١٩٠٧ - خلفا لكرورم - لم تكن مصر التى غادرها منذ أعوام مضت . فقد تولى جورست منصبه عند منعطف حرج ليس فقط فى صراعه مع الوطنيين ، ولكن شهدت الشهور الأولى لحكمه تعقد المشاكل المالية هددت بنشر الخراب فى ربوع البلاد (٧) *

ويذكر لورد لويدي أن جورست واجه مشاكل مالية وإدارية فى

Lord Lloyd, Egypt Since Cromer, P. 66. (٤)

Ibid, P. 66. (٥)

Dr. Richard Shannon, The Crisis of Imperialism (1865 — 1915) London. 1976 P 140. (٦)

Alexander J., The Truth about Egypt, London 1911 P. 104. (٧)

استغل الكسندر بالصحافة واتصل بدار الوكالة البريطانية مما كان له دور كبير فى التعرف على ظروف نشأة الأحزاب وبرامجها وعاصر أحداث مشكلة امتياز شركة قناة السويس .

بداية حكمه وكانت لديه خبرة ودراية واسعة في الادارة المالية
ووزارة الخارجية (٨) .

وكان أول عمل لجورست هو تعيين « بول هارفي » مستشارا
ماليا - خلفا « لفنسنت كوربت » الذي استقال عام ١٩٠٧ والذي
كانت الصحف المصرية تتوقع خروجه منذ يوليو ١٩٠٧ (٩) .

وبدأت وزارة المالية ممارسة عملها في مراقبة مصاريف الحكومة
التي انخفضت الى ١٦٥ مليون جنيه استرليني عام ١٩١١ (١٠) .

سياسة جورست الداخلية :

(أ) موقفه من الخديوى :

جاء جورست الى مصر مزودا بتعليمات تقضى بأن يخفف من
وفاة سياسة الاستبداد السابقة التي مارسها لورد كرومر في مصر .
وكان عليه أن يسترضي الخديو الذي لقيه معاملة كرومر السيئة في
أحضان مصطفى كامل وحزبه حتى صرح الخديوى بأنه يميل الى
الحياة الدستورية .

وقد نجح جورست في استمالة الخديو عباس (١١) ، وترك له
الأعمال الداخلية يتصرف فيها (١٢) .

وقد رحب الخديو عباس بجورست واعتبر تعيينه ترضية من
الملك وحكومته له ، وصرح الخديو بعد ذلك لمراسل صحيفة

Lord Lloyd, Egypt since Cromer, P. 79.

(٨)

(٩) د. عبد العظيم رمضان ، مذكرات سعد زغلول ص ٢٩٣ .
Lord Lloyd, op. cit., P. 80.

(١٠)

(١١) رولنسن ، فصول في المسألة المصرية ص ١٩١ .
(١٢) مصطفى النحاس جبر ، سياسة الاحتلال اراء الحركة الوطنية . الهيئة
المصرية العامة للكتاب ١٩٧٥ ص ٤١ .

« دى تليجراف » بحديث نفى فيه عن نفسه تهمة العمل ضد الاحتلال (١٣) .

وهكذا باستقالة لورد كرومر اتيح للحكومة البريطانية أن تطبق سياسية جديدة عرفت باسم « سياسة الوفاق » قامت على أساس تقديم تنازلات للخديو والمصريين بتمكينهم من مزاولة قدر من السلطة في ادارة أمورهم في حدود الاشراف البريطاني ، وكان هدف تلك السياسة استمالة الخديو الى جانب الاحتلال وفصله عن الحركة الوطنية (١٤) .

وكان شغل جورست الشاغل في بداية حكمه هو اقامة علاقات وطيدة مع الخديو ويعمل مراقبة شاملة للادارة . وكان فارق السن بين الخديو عباس الثانى وكرومر قد أوجد فارقا في المزاج والطباع أدت الى سرعة التفاهم بين الطرفين ، ولكن جورست كان أقل عنفا لاندفاعات الشباب (١٥) .

وكان لاستقالة - مصطفى باشا فهمى - صديق كرومر ، أثرها في اعطاء الخديو عباس الفرصة ليبرهن على ثقته القوية ، وبادر على الفور بالموافقة على اختيار بطرس غالى رئيسا للوزارة ، والذي كان جورست قد رشحه لهذا المنصب (١٦) .

وانتقد البعض هذا الاختيار واعتبروه قرارا غير حكيم ، فلقد كان اسم بطرس باشا بغيضا في مصر (١٧) .

(١٣) المرجع السابق ص ٣٩ .

(١٤) محمد جمال الدين السدى ، الاحتلال والحركة الوطنية في مصر في اوائل القرن العشرين . المجلة التاريخية المصرية . المجلد ٢٢ لعام ١٩٧٥ ص ١٧٣ - ١٧٤ .
Elgood, Egypt P. 105. (١٥)

Ibid P. 106 (١٦)

Ibid. (١٧)

(ب) موقفه من الحركة الوطنية :

اتبع جورست سياسة المهادنة للحركة الوطنية (١٨) ، وهدفت سياسة حزب الأحرار لاقامة تحالف رجعى وتحذير الخديو وإخراجه من المأزق (١٩) الذى اندفع اليه بالمضى فى تيار صحف : اللواء والمؤيد الأمر الذى سيؤدى الى الاضرار بشخص الخديو وعائلته (٢٠) .

ولم يقصد جورست أن تعود السلطة الفعلية للخديو بل قصد منحه سلطة اختيار الوزراء ما داموا ينفذون رغبات الانجليز ، وما دام الخديو نفسه لا يعارض السياسة البريطانية . واستهدف جورست تمزيق مصر كلها التى اتحدت ضد كرومر والانجليز . فقد حاول تمزيق الوحدة الوطنية بين الأقباط والمسلمين ، وتفتيت الأحزاب فساعد على انشاء خمسة أحزاب جديدة بينها حزب النبلاء . وشجع المعتدلين ضد الوطنيين الذين أطلق عليهم « المتطرفين » ، وبذلك يتمكن الاحتلال من تفتيت الحركة الوطنية . وحاول اعطاء الحركة النيابية شكلا ظاهريا لا مضمونا حقيقيا . ولم يكتسب جورست الا صداقة الخديو وحده واتجه مصطفى كامل لتركيا (٢١) .

وقامت الصحف الوطنية تجمع كلمة الشعب ضد جورست ، فيوعز باصدار قوانين مقيدة لحرية الصحافة ويكون بين الذين يحاكمون محمد فريد والشيخ عبد العزيز جاویش (٢٢) .

بدأ جورست باتباع سياسة تتسم بروح جديدة لمعالجة أخطاء كرومر تجاه الخديو ، فبعد أن كان كرومر يرسل بتحذيراته الشخصية

Richard Shannon, The Crisis of Imperialism. op. cit. P. 387. (١٨)

(١٩) أحمد شفيق مذكراتى فى نصف قرن ج ١ ص ١١٨ .

(٢٠) مصطفى النحاس جبر ، سياسة الاحتلال ص ٣٥ .

(٢١) محمد ، التاريخ السرى لمصر . المكتب المصرى الحديث .

اسكندرية ١٩٧٣ . ص ص ٢٩ - ٣٠ .

(٢٢) المرجع السابق ص ص ٣٠ - ٣١ .

ازاء مسئلكه ، نجد جورست يمارس سياسة مختلفة تماما عن كرومر ،
بمحاولة استرضاء واستمالة الخديو . ولم يضع قيودا على نشاطه
محاو لا قدر استطاعته أن يحسن من مركزه الأدبي ويظهر ذلك عندما
استقال مصطفى باشا فهمى من الوزارة (٢٣) كانت فرصة لاختماد لهيب
العداوة القائمة بين القصر والمندوب البريطانى وأحداث التقارب ،
فوافق على اقتراح تعيين بطرس غالى رئيسا للوزارة خلفا لمصطفى فهمى ،
وتعيين محمد سعيد باشا وزيرا للداخلية ، والخديو يعتمد عليه (٢٤) .

(ج) جورست ومد الامتياز :

وصف جورست مشروع مد الامتياز بأن له الأهمية غير العادية
للأجيال الحاضرة والقادمة (٢٥) . وأعرب جورست للكونت سيريون
عن رغبة حكومة إنجلترا فى الحصول على أحسن الشروط المحتملة
لمصر خلال فترة الامتياز ، فهناك العديد من المصالح والمزايا الواجب
ضمائها. فيما بين الشركة والحكومة المصرية على هذا الأساس .
وأبدى جورست للكونت سيريون بعض الاقتراحات والأفكار لحل
المشاكل التى وردت فى برقية وزير الخارجية البريطانية لجورست فى
٤ نوفمبر ١٩٠٩ (٢٦) .

وكان جورست مصمما على المضى فى مشروعه ، رغم المعارضة
الشديدة فى مصر ، ولما علم بموقف سعد زغلول طلب مقابلته فى
٥ نوفمبر ١٩٠٩ وطلب جورست من سعد أن يجاهر برأيه ، فقال سعد

(٢٣) مكث مصطفى فهمى فى الوزارة ١٣ عاما .

Lord Lloyd Egypt Since Cromer. Vol. 2. London. 1933. P. (٢٤)

Wilson., The Suez Canal P. 96. (٢٥)

Gorst/Grey, Cairo, Novemb 12, 1909 F.O. 371/143 (٢٦)

F.O. No. 63. Teleg F.R.O.

يضرر هذا المشروع وأعلن رفض الدفاع عنه أو التضامن مع أحمد حشمت باشا (وزير المالية) إذا دافع عنه (٢٧) • وقال جورست لسعد زغلول بصلافة المستعمرين :

« ان رأى الانجليز هو الأى النافذ والكلمة العليا ، واذا كان الوطنيون أهلا للرأى لم يكن لوجودنا معنى » • فأصر سعد على عدم الدفاع عن أمر يخالف اعتقاده ، فاتهمه جورست بأنه يريد اكتساب الرأى العام (٢٨) •

(٢٧) مذكرات سعد زغلول كراس ١٧ ص ص ٩٠٤ - ٩٠٦ •
(٢٨) المرجع السابق •

الفصل الثانى

موقف حكومة حزب الأحرار

من

مد امتياز شركة

قناة السويس

هوقف حكومة حزب الأحرار البريطانية من مشكلة مد الامتياز
(١٩٠٨ - ١٩١٠) :

كانت مشكلة قناة السويس أمرا شائكا ومعقدا بالنسبة
للحكومات البريطانية المتعاقبة • وقد لخص جلادستون أسباب هذا
الوضع الشاذ في النقاط التالية :

- ١ - ملكية بريطانيا لـ ٤٦٪ من أسهم شركة قناة السويس •
 - ٢ - اعتبار بريطانيا حامية للمصالح المصرية •
 - ٣ - مسئوليتها لحماية منطقة قناة السويس في حالة الحرب •
 - ٤ - مسئوليتها بالنسبة لحماية مصالح ملاك السفن البريطانية
التي تمثل حوالى ٧٠٪ من السفن المارة في القناة •
 - ٥ - مسئولية الحكومة البريطانية الخاصة بارسال تعليمات
للأعضاء الانجليز في مجلس إدارة الشركة ، ذلك ان تواجدهم يسهل
عرض وجهات نظر الحكومة البريطانية في المجلس (١) •
- هذه النقاط التي أثارها جلادستون قد ألفت بظلالها على مشكلة
مد الامتياز التي كان لها جانبان :

Wilson., op cit. P. 104.

(١)

(أ) الجانب الأول :

سياسى ويتمثل فى اعتقاد ساسة انجلترا « بوصايتهم على مصر » (٢) • ويقتضى ذلك مساندة الحكومة المصرية فى مساومتها مع شركة قناة السويس للحصول على أفضل المزايا •

(ب) الجانب الثانى :

مالى ، وقد عارضت وزارة الخزانة البريطانية أى اجراء من شأنه أن يكون له أثر مالى على الحكومة البريطانية ، باعتبارها من حملة أسهم قناة السويس •

من هنا تعارضت هاتان المصاحبتين • والنتيجة المحتملة أن تقوم بريطانيا بالمعارضة فى مجلس ادارة الشركة أمورا تساندها فى مصر (٣) •

وقد رأت وزارة الخزانة البريطانية ضرورة أن يضع مجلس ادارة شركة قناة السويس فى اعتباره أن انجلترا لديها عدد كبير من أسهم الشركة ، كان المفروض أن يمتلكه عدد كبير من المساهمين • وعندئذ يجب أن تراعى مصالحهم التى هى مصالح انجلترا • وعلى هذا فإن انجلترا تستغل ملكيتها للأسهم فى الضغط على الشركة التى تتحدث باستمرار عن ضرورة مراعاة مصالح المساهمين وأخذ رأيهم (٤) •

انقسام الحكومة البريطانية على نفسها بالنسبة لمد الامتياز :

شغل موضوع مد الامتياز الحكومة البريطانية بمؤسساتها المختلفة ، ووقفت كل وزارة من المشروع موقفا مختلفا عن الأخرى حسب المصلحة التي تملئها عليها اهتمامات الوزارة . وقد أكدت وثائق وزارة الخارجية البريطانية ذلك الأمر ، وكان ما ذكره سعد زغلول في مذكراته مطابقا لتلك الحقيقة ، فقد قال « ان الحكومة الانجليزية لم تكن راغبة في الموافقة على المشروع اذ حدث انقسام فيها حول ذلك انتهى بتغليب رأى المعارضين » (٥) .

(٥) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٨٨٠ و ص ٩٠٤ .

وبوضح فيما يلي موقف كل وزارة من مشروع من الامتياز كما جاء بالوثائق البريطانية :

أولا - موقف وزارة الخارجية البريطانية :

أيدت وزارة الخارجية البريطانية مشروع مد الامتياز ، وكان جورست قد القى بثقله وراءه * وأوضحت البرقيات والرسائل المتبادلة بينه وبين وزارة الخارجية البريطانية تأييدها للمشروع * كذلك أوضح دارنبرج في إحدى اجتماعاته ، بمجلس ادارة الشركة ، أن وزارة الخارجية البريطانية راغبة في المشروع ، بينما عارضته وزارة الخزانة البريطانية بشدة (١) *

وقد رأينا في الفصل الأول (٢) ، كيف كان جورست المخطط والمحرك للمشروع ، بل أن ادوارد جراي - وزير الخارجية - استفسر من جورست في برقية له بتاريخ ٢٨ يونيو ١٩٠٩ عن طريقة الرد على الاستفسارات التي انهالت على وزارة الخارجية حول حقيقة المفاوضات الجارية بين الحكومة المصرية والشركة حول مد الامتياز * فاقترح

(١) (العضو البريطاني في مجلس ادارة الشركة) Austen Lee

Mr. McKinnon-wool, Paris, Sept. 2, 1909 F.O. 371/43 No. 29 P.R.O.

(٢) راجع الفصل الاول من ص ٤٠ - ٤١ *

جورست أن تكون صيغة الرد كالآتي : « المفاوضات بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس متوقفة بالنسبة لمسألة مد الامتياز » (٣) .
وفعلا ردت الخارجية البريطانية على استفسار غرفة التجارة البريطانية بذلك (٤) .

مناقشة بنود اتفاقية مد الامتياز بين الخارجية البريطانية وجورست وشركة قناة السويس :

عقب رحلة دارنبرج الى مصر في شتاء عام ١٩٠٨ ومفاوضات المبدئية حول مد امتياز الشركة جرت بينه وبين وزارة الخارجية البريطانية مراسلات حول البنود والمبادئ العامة التي تهم الطرفين حول مشروع هذه الاتفاقية .

وقد خضعت بنود مشروع اتفاقية مد الامتياز الى دراسة وتحليل دقيق من وزارة الخارجية البريطانية وجورست من جهة وشركة قناة السويس من جهة أخرى ، فقد ارسل دارنبرج الى ادوارد جراي رسالة شخصية يوضح فيها انه سوف يعرض على الجمعية العمومية للمساهمين بالشركة في اجتماعها يوم ٢ نوفمبر ١٩٠٩ الاقتراح الآتي :

١ - تخفيض رسوم العبور في قناة السويس ١/٢ فرنك اعتبارا من أول يناير ١٩١١ .

«.... I Propose that you should reply to the effect (٣)
that no negotiations are in progress between the Company and the Egyptian government on this question.»

Gorst/Grey Cairo., June 29, 1909. F.O. 371/43.

No. 21. P.R.O.

F.O./Chamber of Commerce., F.O. July 7, 1909.,

F.O. 371/43 No. 22. P.R.O. (٤)

٣ - ان الرسوم سوف تخفض بمعدل لا يقل عن ١/٢ فرنك للطن ليصل الرسم الى ٦ فرنكات عندما تصل اجمالي الحمولة الصافية المارة في قناة السويس ١٩ مليون طن *

٣ - وتصل الرسوم الى ٥ فرنكات في السنة التالية للحمولة الصافية للقناة بعد أن تبلغ ٢٢٦ مليون طن (حمولة صافية) *

وطلب دارنبرج عدم نشر أى من المعلومات السابقة قبل قيام الشركة باخطار المساهمين بهذا الموضوع (٥) *

وعبر ادوارد جرای عن شكره لدارنبرج لعزمه اجراء تخفيض تدريجي لرسوم المرور في قناة السويس (٦) *

وفي ٤ نوفمبر ١٩٠٩ أبرق ادوارد جرای لجورست موضحا له أن البند الرابع في الاتفاقية المقترحة لمد الامتياز قد أزال كل الاغراءات أمام مجلس ادارة الشركة لزيادة الأرباح التي قدر لها التراوح ما بين ٥٠ و ١٠٠ مليون فرنك مثلما كان مركزها في السنوات السابقة ، وأن أى مزايا ستستقطع من الشركة سوف تكون لصالح مصر * وطلب ادوارد جرای في برقيته لجورست اعطاء هذه المسألة عنايته واهتمامه ، ورأى جرای ان المزايا الخاصة بمصر يمكن ضمانها ببعض الاجراءات كما يمكن بقاء زيادة الأرباح للشركة (٧) *

ورد جورست على اعتراض ادوارد جرای بالنسبة للمادة (٢) من مشروع اتفاقية مد الامتياز ، فأوضح « أنه والمستشار المالي

Prince D'Arenberg/Grey, Paris, 6 November 1909, (٥)

F.O. 371/43 No. 54 P.R.O. (Privé)

E. Grey/princed D'Arenbeng, F.O. November 15, 1909. (٦)

Prive, F.O. 371/43. No. 65. P.R.O.

E. Gery/Gorest, F.O. November 4, 1909, 371/43 No. 42 P.R.O. (٧)

(هارفى) قد درسا بعناية هذه النقطة ، ولم يكن هناك نص فى المشروع الأصلى وقبلناها على مضض لأن المديرين الانجليز (٨) - غير الرسميين - أيدوها بشدة ومن أجل تقليل مخاطر تحويل الفوائد بين الشركة والحكومة المصرية وافقت الشركة - بهذا الهدف - على وجود بعض النصوص الاحتياطية * ويبدو لنا أن احتمال حدوثها غير متوقع حيث يتم عمل ضمان ، وسوف ترفض الجمعية العمومية قبول المشروع ما لم يتم وجود ترتيبات أو نصوص أخرى * وعلى هذا قرر مجلس النظر - بالاتفاق مع المستشار المالى - اخطار الشركة انه ما لم يتم اسقاط النص الخاص بضرورة ضمان مستوى أدنى الايرادات الشركة خلال الفترة التى سيبدأ فيها مد عقد الامتياز ، فاتهم لن يستطيعوا التوصية على الاتفاقية أمام الجمعية العمومية « (٩) » *

واستطرد جورست فى رسالته قائلا : « ان الموضوع الآن تحت البحث بتقديم تعويض للشركة فى مقابل اسقاط هذا النص ، وربما يكون البديل هو زيادة عدد سنوات مد الامتياز لبضع سنوات ، بينما سيكون الأثر المالى على مصر بالنسبة لهذا النص أقل قبولا ، أكثر من الاقتراح الخاص بالضمان ، وتكون وحدة المصالح لطرفى الاتفاقية قد تم ضمانها » (١٠) *

مبادئ عامة يوضحها ادوارد جراى لجورست لموضوع مد الامتياز :

أوضح ادوارد جراى فى برقية شخصية لجورست أنه قد أعطى تعليمات للأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة شركة قناة السويس - على كره منا - بالموافقة على مشروع الاتفاقية الخاصة بمد امتياز

(٨) ربما يقصد الأعضاء الانجليز فى لجنة لندن .

Gorst/Grey, Cairo, November 6, 1909, F.O.

(٩)

371/48 No. 53. P.R.O.

Ibid.

(١٠)

شركة قناة السويس شريطة أن تتلقى الحكومة البريطانية « تأكيدات مرضية » :

١ - أن فئات رسوم المرور سوف يتم تخفيضها *

٢ - رغبة الحكومة البريطانية في استعادة بعض النفوذ عن طريق شغل الأماكن التي تخلو بين المديرين البريطانيين غير الرسميين في مجلس الإدارة *

٣ - أبدى ادوارد جرای عدم رغبته في استخدام الحكومة المصرية كوسيلة للابتزاز للحصول على امتيازات للحكومة البريطانية من مجلس إدارة شركة قناة السويس *

٤ - من جهة أخرى يجب أن يكون واضحاً أن الحكومة المصرية صاغت نصوصاً طيبة لمصر ، وأنها (أى الحكومة المصرية) ليست مستعدة لقبول أى مشروع نتيجة الضغط عليهم *

٥ - استبعدت وزارة الخارجية الاعتراضات التي أثارها وزارة الخزانة ، وإنما اهتمت فقط بمسألة الحصول على نصوص أفضل - في الاتفاقية - لصالح السفن والملاحة البريطانية وبالنسبة للتمثيل مستقبلاً في مجلس الإدارة (١١) *

اهتمام وزارة الخارجية البريطانية بتزايد التمثيل البريطاني في مجلس إدارة الشركة :

بعث ادوارد جرای برسالة الى رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس في ٤ نوفمبر ١٩٠٩ يوضح فيها اهتمامه بمسألة تمثيل

ملاك السفن في ادارة الشركة ، وهو موضوع سبق للشركة أن أقرته في لجنة لندن (١٢) . وقد نفذ ذلك بتعيين لورد راثمور Lord Rathmore في عام ١٨٩٦ . وقد أقر رؤساء مجلس ادارة شركة قناة السويس السابقون ذلك . الا أنه منذ ذلك التاريخ لم ينفذ هذا الاجراء ، ورأى جرای أنه من المستحب اعادة هذا النظام ، وأبدى امتنانه في حالة تأكيد دارنبرج الموافقة على هذا المبدأ ، بشغل أى منصب يخلو في « لجنة لندن » لأن الهدف من ذلك هو استمرار الاتصالات بين الحكومة البريطانية ومجلس ادارة الشركة ضمانا لتمثيل المصالح المختلفة للشركات الملاحية البريطانية (١٣) .

الخارجية البريطانية تهتم بمسألة عرض الاتفاقية على مجلس شورى القوانين :

استفسرت وزارة الخارجية من جورست عما اذا كانت اتفاقية مد الامتياز ستعرض على مجلس الشورى المصرى لدراستها ، وعما اذا كانت الجمعية العمومية ستحل محل مجلس الشورى في نظر هذا المشروع (١٤) .

ادوارد جرای يريد تكبيل مصر بنص (في الاتفاقية) « غرامة مالية » عند تحللها من الاتفاقية :

اقترح جرای ان تتضمن مسودة الاتفاقية نصا يسمح للحكومة المصرية أو يحفظ لها حق التحلل من مد الامتياز في أى وقت ، في مقابل أن تدفع الحكومة المصرية للشركة مبلغا من رأس المال يقدر على أساس متوسط الأرباح التى حققت على سبيل المثال خلال عشر

(١٢) اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ - راجع ص ٢٢ من البحث .

Grey/Prince d'Arenberg, F.O. November 4, 1909.

F.O. 371/43 No. 5. P.R.O.

(١٣)

Gery/Gorst, November 4, 1909, F.O. 371/43 No. 47. P.R.O.

(١٤)

سنوات مضت ، ويمكن أن يلجأ الطرفان الى المحاكم للتحكيم في حالة الاختلاف بينهما (١٥) •

وتشاور جورست مع بول هارفى حول هذا الموضوع فاعترض على هذه الفكرة وأيده جورست على أساس أن نصا كهذا في الاتفاقية سيكون قاتلا لأى فرصة للاتفاق وان الشركة لن تقبل ذلك •

وأكد جورست أنه يبحث نقاط معينة تضمن المساواة في المزايا بين الشركة والحكومة (١٦) • •

Grey/Gorst, Teleg. F.O. 8-11-1909. F.O. 371/43 No. 57. P.R.O. (١٥)

Gorst/Grey, Cairo, November 10, 1909, F.O. 371/43

No. 6. P.R.O.

(١٦)

ثانيا - موقف وزارة الخزانة البريطانية من المشروع :

إذا كانت وزارة الخارجية البريطانية تحمست لمشروع مد الامتياز وأيدته ، الا أننا نجد وزارة الخزانة البريطانية اتجهت اتجاهها آخر مخالفا هو رفض المشروع •

فقد قدمت وزارة الخزانة تقريرا سريا الى رئاسة مجلس الوزراء البريطانى فى ٢٦ أكتوبر (١) تضمن وجهة نظرها بالنسبة لمشروع مد الامتياز تضمن النقاط التالية :

١ - رسوم المرور فى القناة :

بعيدة كل البعد عن أصل رأسمال الانشاء أو نفقات الصيانة والتحسينات • فبعد ٤٠ عاما من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية، مازال ملاك السفن يعترضون على التسهيلات الملاحية التى كان يجب تقديمها فى هذا الممر الملاحي منذ فترة طويلة • هذا فى الوقت الذى بلغت فيه أرباح الأسهم ٢٨٪/ ومازال أمام المساهمين ٥٩ عاما يحصلون فيه على مزيد من الأرباح ، ومع ذلك تصر شركة قناة السويس على تخفيض رسوم المرور فى القناة •

(١) راجع بالتفصيل الوثيقة المنشورة فى ملحق الكتاب رقم ١٩ وملحقاتها •

ورأت وزارة الخزانة أن المصاريف التي تنفق سدى على
الإدارة يجب إعادة النظر فيها *

٢ - الحكومة البريطانية أكبر مساهم في شركة قناة السويس :

أن الحكومة البريطانية نسبة مساهمتها تعادل $\frac{7}{16}$ من رأسمال
الشركة ، وعلى ذلك يمكن الحكم بسهولة إذا كانت الإيرادات هي
مصلحة إنجلترا الوحيدة في قناة السويس ، ذلك أن هناك مصلحتين
عظيمتين :

الأولى - ضرورة وجود مواصلات سهلة ورخيصة مع
مستعمرات إنجلترا في استراليا *

الثانية - مصالح ملاك السفن والنقل البحري البريطانى والتجارة
البريطانية *

هاتان المصلحتان قد أضررتا بشدة نتيجة الرسوم المرتفعة الحالية
(١٩٠٩) والتي فرضتها الشركة * ويراعى أن أكثر من $\frac{60}{100}$ من
السفن التي استخدمت قناة السويس بريطانية * ونتيجة لذلك فإن
الرسوم غير المناسبة التي تحصل عليها وزارة الخزانة البريطانية من
ملكيتها الأسهم القناة يمكن القول بأنها تأخذ شكل « ضريبة
خاصة » يتجه أكثر من نصفها الى جيوب الأجانب أو أشخاص معينين *
وهذا على حساب مصلحة السفن والتجارة البريطانية مع الشرق *
فإنجلترا تحصل فقط على $\frac{7}{16}$ من الدخل وإن $\frac{9}{16}$ من الرسوم
تذهب الى مكان آخر * أو بمعنى أدق فإن مبلغا كبيرا ، أكبر من
اجمالى إيرادات وزارة الخزانة البريطانية من الأسهم يؤخذ كلية من
السفن البريطانية * وعلى هذا « فنحن نعيش أو بالأحرى نأكل من
شحمنا » (٢) *

«... We are therefore living on our own tail.»

(٢)

المرجع السابق *

ولذلك فإن حملة الأسهم الفرنسيين في مركز ممتاز لأنهم قادرون على فرض رسوم على سفن العالم المارة في قناة السويس ، ولا تمثل السفن الفرنسية المستخدمة لقناة السويس سوى ٦٪ فقط من اجمالي السفن •

وسوف يزداد الأمر سوءاً عند تطبيق مشروع مد الامتياز المقترح لأن نصف أرباح القناة سوف تذهب الى مصر • وسوف تحصل انجلترا على ٧/١٦ من النصف الباقي أو أقل من الربع •

٣ - إيرادات شركة قناة السويس :

بلغ اجمالي إيرادات قناة السويس خلال ٤٠ عاماً (٣) أرقاماً هائلة تمكنت خلالها من استرداد أصل رأسمالها مرات ومرات ، هذا علاوة على قيامها بدفع أرباح للأسهم بلغت ٢٨٪ وما زالت هباتك ٦٠ عاماً باقية على انتهاء عقد الامتياز • وهم الآن (تقصد الشركة) يتقدمون للحكومة المصرية بطلب لمد امتيازهم لفترة أخرى لتواكب الشركة اساءة استغلالها حتى عام ٢٠٠٨ • ولا تعتقد وزارة الخزانة « ان هذا اقتراح عادل » (٤) •

٤ - الصفة خاسرة من الناحية المالية والسياسية :

إذا افترضنا ان الامتياز الجديد عملي ومساوي للقرض المالي المقدم وللأرباح المدفوعة خلال الفترة البيئية (من ١٩٦٩ حتى ١٩٦٨) وسواء كانت المقدمة المالية ملحة وعاجلة للدرجة تجبر على التضحية بتأجيل عودة ملكية مصر لقناة السويس ، وتحويل ملكية مليوني جنيه سنوياً لفترة ٤٠ عاماً ، لمسألة صعبة ومثيرة للاستياء لأي حكومة

(٣) أي عند افتتاحها للملاحة العالمية ١٨٦٩ حتى عام ١٩٠٩ •

(٤) يقصد مصر •

تحاول تسويتها • وأهم شيء هنا (من وجهة نظر وزارة الخزانة) هو معالجة النفوذ الخارجي لدولة تحت الوصاية (٥) •

ويلاحظ أن السوق يشمن الفائدة العاجلة للملكية القناة الناتجة عن عقد الامتياز الجديد للحكومة المصرية من الناحية المادية •

٥ - التجارة والنقل البحري العالمى :

تتمثل المصلحة الحقيقية - فى نظر وزارة الخزانة - فى التجارة والنقل البحرى العالمى (للسفن البريطانية ذات المصلحة الكبرى فى قناة السويس) أن تقوم الشركة بصيانة وتشغيل القناة على أساس حسن النية : Bona Fide ، فلاحترجات المستمرة من جانب ملاك السفن والشركات الملاحية ضد مستوى رسوم المرور الحالية المرتفعة ، وعلى هذا فإن مد امتياز الشركة لمدة ٤٠ عاما أخرى بدون أن يكون ذلك مصحوبا بأى تخفيض للرسوم ستؤدى الى احتجاج عنيف من جانب ملاك السفن والشركات الملاحية •

وعلى هذا يجب التأكيد على تحقيق تخفيض لرسوم المرور الحالية ، ويجب أن يتضمن أى نص فى الاتفاق على هذا الموضوع من أجل حماية المصالح البريطانية ممثلة فى التجارة والسفن البريطانية

٦ - أهمية عودة ملكية القناة لمصر :

« كمبدأ عام يجب أن تعود ملكية القناة بأسرع ما يمكن الى أيدي دولة ذات قدرات عسكرية ضعيفة ، يمكن عن طريق ضغط دولى أن تطبق رسوم مرور بسيطة تكفى للمحافظة على تشغيلها • ومن هنا يصبح فى استطاعتنا من خلال ادارتنا لدفة الحكم فى مصر تجنب التضحية بمصالحها المتمثلة فى استعادة ملكيتها للقناة وإيرادتها

ويجب أن نكون أنفسنا في مركز ممتاز ، سواء باعتبارنا أكبر ملاك
للسفن أو أصحاب السيادة على مصر لفرض تسوية مناسبة عند انقضاء
الأجل المحدد في عقد امتياز الشركة في عام ١٩٦٨ •

وعلى هذا تميل وزارة الخزانة الى النظر بالأشئ الى ضرورة - اذا
كانت هناك ضرورة ملحة - الحصول على قرض لمصر عن طريق مد
امتياز الشركة الحالي » (٦) •

وكان شيني (وكيل وزارة المالية الانجليزية) معارضا
للمشروع ومؤيدا لعرضه على الجمعية العمومية (٧) • بالإضافة الى
ذلك فان الحكومة الانجليزية كانت تعلم ان المعارضة الوطنية والرجعية
على السواء قوية في مصر وكفيلة باسقاط المشروع •

CAB 371/101/143. Confidential. Suez Canal Octob.

(٦)

25, 1909. P.R.O.

(انظر الوثيقة رقم ١٩ بملحق الكتاب) •

(٧) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٨٨٧ •

ثالثاً - موقف غرفة التجارة البريطانية من مد الامتياز :

أوضحت الرسالة التي بعث بها شارل موسجراف (سكرتير غرفة التجارة البريطانية) الى ادوارد جراى فى ٢٢ يونيو ١٩٠٩ برأى مجلس غرفة التجارة بالنسبة لمد امتياز شركة قناة السويس أفاد بعدم موافقتها على مد الامتياز دون ضمان تمثيل وتواجد أكبر لبريطانيا فى مجلس ادارة شركة قناة السويس مستندا الى نسبة الأسهم التى تمتلكها الحكومة البريطانية فى الشركة ، علاوة على أن ٦٢٪ من التجارة العابرة فى القناة تنقلها سفن بريطانية (١) *

موقف غرفة الملاحة البريطانية :

كذلك طلبت غرفة الملاحة البريطانية من وزارة الخارجية البريطانية أن تأخذ فى اعتبارها النقاط التالية عند النظر فى أمر مد امتياز الشركة :

١ - زيادة التمثيل والتواجد البريطانى فى ادارة شركة قناة السويس *

The London Chamber of Commere to Edward Grey,
Oxford, June 22, 1909, P.R.O.

(١)

٢ - أن تكون رسوم المرور معقولة *

٣ - ارتفاع أرباح الأسهم ليصل ٢٨٪ ناتج عن الرسول الباهظة التي تفرضها شركة قناة السويس على السفن العابرة ومعظمها بريطانية الجنسية *

وعلى هذا فالسفن والتجارة البريطانية هما وحدهما اللذان يتحملان العبء الباهظ في تجارتها وممتلكاتها على الهند وأستراليا ونيوزلاندا نتيجة لهذه الرسوم الباهظة (٢) *

وان غرفة الملاحة البريطانية لا تعترض من جانبها على حصول المساهمين في الشركة على أرباح معقولة (٣) *

رأى الادارة البحرية (بوزارة التجارة) :

يتلخص في النقاط التالية :

١ - ضرورة التمثيل الصحيح للمصالح البريطانية في مجلس ادارة الشركة * وقد سررنا لشرط وجود ٣ ممثلين عن الحكومة المصرية في مقاعد مجلس الادارة (في عقد مد الامتياز المقترح) *

٢ - أن يضع ادوارد جراي (وزير الخارجية) في اعتباره أن الوقت الحالي ليس مناسباً لكي تحاول الحكومة البريطانية أن تحصل على التمثيل المناسب في مجلس ادارة الشركة باعتبارها أكبر مالك لأسهمها *

٣ - فيما يتعلق باقتراح تخفيض الرسوم نرى ضرورة بذل الجهد للحصول على تخفيض قدره ٧٥ سنتيما اعتباراً من أول يناير ١٩١٠ *

Chamber of Shipping/Edward Grey, July 15, 1909,
F.O. 371/43 No. 23, 24, P.R.O.
Ibid.

(٢)

(٣)

٤ - ان ما ورد بمسودة الاتفاقية المرفقة (بخطاب وزارة الخارجية ٢ مارس ١٩٠٩) بتخفيض قدره ٥٠ سنتيما بشكل منتظم وعلى فترات (ثلاث سنوات) على سبيل المثال ، ولا تعتمد على الزيادة في اجمالي حجم الحمولات المارة في قناة السويس ما لم يتم تحديد تاريخ محدد - وليكن مثلا مدة ١٠ أو ١٢ سنة والتي اقترحها انثروسر Anthruther في خطابه المؤرخ ٢ مارس ١٩٠٩ - يتم خلالها تخفيض رسوم المرور لتصل الى خمسة فرنكات للطن في أى حالة .

وترى الادارة البحرية أن رسم الخمسة فرنكات يجب ألا ينظر اليه - بأية حال من الأحوال - رقم مسلم به لا يمكن انقاصه أو تعديده ، فانه يمكن الوصول الى هذا الرسم خمسة فرنكات اذا كانت الشركة ترى أن من مصلحتها التخفيض التدريجي حتى يمكن الوصول لهذا الرقم .

٥ - عدم تمثيل ملاك السفن في (لجنة لندن) (٤) .

من هذا يتضح وقوف وزارة الخارجية البريطانية في جانب وزارة التجارة ووزارة الخزانة في جانب آخر ، وتنتج عن هذا الانقسام في الرأي اتصار وجهة نظر المعارضين لمد الامتياز (٥) .

ذلك أن الدراسة التحليلية التي جرت في أروقة الحكومة البريطانية ، وبين اداراتها المختلفة رأت أن من مصلحتها الوقوف في وجه مد امتياز الشركة . وعلى هذا جرت خطة الحكومة البريطانية على أساس :

Inclouere 1, Confedential, Marine Department, Lord

(٤)

7-3-1909., CAB 371/101/143 P.R.O.

(H. Llewellyn Smith)

(٥) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٨٨٠ و ٩٠٢ نقلا عن عبد الفتاح لاشين - سعد زغلول ص ١٧٨ .

(أ) أن يكون رفض مد الامتياز من جانب مصر ممثلاً في الجمعية العمومية *

(ب) الايعاز للحكومة المصرية بالموافقة على المشروع لايهام الشركة بتعاطفها معها *

(ج) تلطيخ سمعة زعماء الحركة الوطنية في مصر مثل سعد زغلول باشتراط موافقته على المشروع عند عرضه على الجمعية العمومية *

مد الامتياز في مجلس العموم البريطاني

« جلسة ٤ نوفمبر ١٩٠٩ (١) » :

كانت هذه أول جلسة تناقش فيها مشكلة مد الامتياز ، وقد
بعث جورست ببرقية الى جراى (فى ٣ نوفمبر ١٩٠٩) باطلاق الضوء
الأخضر لاعلان موضوع مد الامتياز فى مجلس العموم البريطانى ،
موضحا له أنه سيتم أيضا عرض موضوع مد الامتياز على الجمعية
العمومية بمصر (٢) *

وعلى هذا فقد أعلن سير ادوارد جراى فى البرلمان فى
٤ نوفمبر ١٩٠٩ أن اقتراح مد الامتياز سيعرض على الجمعية العمومية
فى مصر *

وقد سأل أحد الأعضاء (روثر فورد (Rutherford)) عن
موضوع مد الامتياز ، وما هى الخطوط المقترحة للحصول على
تصديق الشعب المصرى على هذا المد فى الوقت الحاضر ؟

ورد وزير الخارجية - جراى - قائلا ان المفاوضات الخاصة

(١) أوردت الوثائق البريطانية P.R.O. مقتطفات من المناقشات التى دارت فى
مجلس العموم البريطانى حول مشكلة مد امتياز شركة قناة السويس .
Gorst/Grey, Cairo. 2-11-1909. F.O. 371 43, No. 46. P.R.O. (٢)

بمد الامتياز جارية بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس وبأن الجمعية العمومية سيتم دعوتها للانعقاد لبدء رأبها في هذه المسألة قبل تنفيذ هذه الاتفاقية *

وسأل د. رولتر فوردي ، عما اذا كانت مدة امتداد عقد الامتياز سيتم بحثها بمعرفة الجمعية العمومية قبل انتهاء المفاوضات بين الحكومة والشركة *

فرد عليه جراي . بأنه لا يعتقد ذلك *

كذلك سأل العضو : (J.M. Robertson) عما اذا كان المجلس التشريعي (٣) سيكون له أى صوت في مسألة مد الامتياز ، وعما اذا كانت نصوص عقد الامتياز ستعرض على مجلس العموم البريطاني ؟

رد جراي بأنه لا يعتقد أن مجلس الشورى سيكون له رأى في هذا الموضوع * وأكد أنه سوف يستفسر عن هذا الموضوع لأنه لم يكن على دراية بموقف مجلس الشورى من ذلك الأمر ووعد العضو بأنه سيوضح له الأمر بعد استفساره عن هذا الموضوع (٤) *

ثم تساءل روبرتسون عن مدى تأثير وسلطات الجمعية العمومية (٥) ؟

ورد جراي بأنه ليس لديه علم بأن التعبير عن الآراء في الجمعية العمومية أقل فاعلية عن التعبير عن الآراء في « الجمعية التشريعية » يقصد مجلس الشورى (٦) *

(٣) المقصود هنا مجلس شورى القوانين المصري
F.O. 371/43 No. 49, November 4, 1909. P.R.O.
(٤) Extract from Parliamentary Debates) Ibid
(٥) November 4, 1909.
Ibid.
(٦)

ويتضح من استفسارات أعضاء مجلس العموم البريطاني وكذلك من رد وزير خارجية إنجلترا (جراي) في مجلس العموم البريطاني عدم معرفته بمدى سلطات واختصاصات كل من مجلس الشورى والجمعية العمومية في مصر *

وطلب جراي من جورست احاطته علما بذلك * فرد عليه جورست ببرقية في ٦ نوفمبر ١٩٠٩ موضحا له أن أعضاء مجلس الشورى هم بحكم المنصب أعضاء أيضا في الجمعية العمومية والاستشارة في الأخيرة تدل ضمنا استشارة الأولى ، ووظيفة المجلسين هي دائما ذات « طابع استشاري فحسب » (٧) *

وكان بعض الأعضاء وقد طالبوا ادوارد جراي بأن يطلب من الحكومة المصرية بأن يكون لمجلس الشورى المصري فرصة في مناقشة مشروع مد الامتياز والتعبير عن رأيه في هذا الموضوع (٨) *

جلسة ٢٥ نوفمبر ١٩٠٩ :

وفي جلسة ٢٥ نوفمبر ١٩٠٩ رفض ادوارد جراي السماح بمناقشة موضوع مد الامتياز ، وقال انه لا ينصح حاليا بقيام أى مناقشة حول هذا الموضوع * وحتى بعد أن قدم المشروع للجمعية العمومية في مصر ، ولم تقدم المستندات والأوراق الخاصة بموضوع مد الامتياز السابق طلبها للبرلمان البريطاني على أساس أن المسألة لم تكن في متناول وقدرة الحكومة البريطانية (٩) *

وقد انتقد ولسون ذلك باعتبار أن مجلس العموم البريطاني

El. Gorest/Edward Grey, Cairo, November 6, 1909,

(٧)

F.O. 371/43 No. 52-P.R.O.

F.O. 371/43. No. 49. op. cit

(٨)

Wilson, op cit. P. 93

(٩)

يمثل أمة لها مصالح حيوية في قناة السويس حيث تمر بها ٧٠٪ من السفن تحمل العلم البريطاني ، فكيف إذن لا يسمح لها بإبداء رأيها في مسألة حيوية كهذه ؟ وكيف يؤجل البحث لحين موافقة أو رفض الجمعية العمومية المصرية ؟ وعندئذ سيكون الوقت متأخرا لاتخاذ أى قرار (١٠) .

ويعلق ولعنون ساخرا بقوله : « أى أن المصالح المصرية فقط هى وحدها التى كان لها وزنها في المشكلة (١١) » .

جلسة ٢٢ أبريل ١٩١٠ :

وفي هذه الجلسة طالب العضو وليام بل William Bull ينص المناقشات التى جرت في الجمعية العمومية في مصر حول موضوع مد امتياز قناة السويس (١٢) .

وقد طلب جراى من جورست موافاته — في حالة طبع مناقشات الجمعية العمومية حول مد الامتياز لأن أعضاء مجلس العموم البريطانى يطلبونها للاطلاع عليها (١٠ مناقشات) وذلك لايداعها في مكتبة المجلس (١٣) .

جلسة ١٣ يونيو ١٩١٠ :

جرت مناقشة في مجلس العموم البريطانى (في ١٣ يونية ١٩١٠) تناوب فيها المحافظون والأحرار الهجوم على سياسة حكومة الأحرار في مصر . وتحدث جراى باسم الوزارة فدافع عن سياسة جورست

Ibid.

(١٠)

Ibid.

(١١)

F.O.423/44, Questions asked in the House of Commons April 21, 1910. No. 53.

(١٢)

Grey/Gorst, April 22, 1910, F.O. 423/44 No. 54. P.R.O.

(١٣)

واضح أن ذلك تم بعد رفض الجمعية العمومية لمد الامتياز

ووعده بعدم تقديم تنازلات استجابة لطلب الحكم الذاتى قبل أن يتوقف.
« الشعب القائم » وقرر أن اجراءات حازمة ستتخذ لحماية الموظفين.
المصريين المتعاونين مع مستشاريهم الانجليز (١٤) .

وفي معرض مناقشة المسألة المصرية وبعد النكسة التى منيت بها
مشكلة مد الامتياز فى الجمعية العمومية المصرية ومقتل بطرس غالى.
وموقف الرأى العام المصرى والحركة الوطنية من هذين المشكلتين - كما
سنرى - قام أحد أعضاء مجلس العموم البريطانى ويدعى بيرد.
Baird ينتقد الحكومة البريطانية قائلا : « فى العام الماضى كان
لديكم الدليل على أن المؤسسات التشريعية فى مصر لا تسير فى الاتجاه
الصحيح . وكان هناك اتفاق بين الحكومة المصرية وشركة قناة
السويس ، وقد رفع هذا الاتفاق الى الجمعية العمومية . وذكر
جورست فى تقريره أنه ليس هناك ضرورة لعرضه على الجمعية
العمومية ، ولكنه فكر فى أن ذلك أنسب فى أرباح شركة القناة . ولم
توافق الجمعية العمومية على هذا الاتفاق ، وهذا دليل على أن مصر
ليس لديها استعداد للحكم الذاتى » (١٥) .

كذلك قال العضو روبرتسون فى معرض حديثه عن العلاقة بين
الحكم النيابى فى مصر ومشكلة مد الامتياز ومقتل بطرس غالى ودور
بريطانيا الحضارى فى مصر :

« هل يتصور العضو أن احالة مسألة مد الامتياز الى الجمعية
العمومية هى التى أدت الى الجريمة » (١٦) .

« ان قلتم أن الحكومة البريطانية غير صالحة لحكم هذه البلاد
فقد أعطيتكم الوطنيين درساً للشورى علينا . وفى رأبى ان اللهجة التى

Parl. Debates., 5th. Series, XVII PP. 1103 ... 1159 (١٤)

(١٥) محمد عبد الرحمن برج ، دراسة فى الحركة الوطنية ص ١٦٣ ، ص ١٦٤ .

(١٦) المرجع السابق ص ١٦٧ .

يستخدمها حزب المحافظين هنا أشد قسوة من اللهجة التي يستخدمها
الوطنيون في مصر • فالعضو (يقصد مستر بيرد) يرى أن عدم موافقة
المصريين على مد امتياز القناة برهان على عدم استعداد الشعب المصري
لحكم نفسه • هل لى أن أشير أن هذا خطر لو أخذ به جورست •
فلقد رأى جورست طواعية أن يستشير الجمعية العمومية حول هذا
الموضوع » (١٧) •

وسأل العضو ريز Rees : هل استشار جورست الجمعية
العمومية ؟

ورد روبرتسون : اننى أفهم أن جورست أراد أن يعطى أو يتفضل
على الجمعية العمومية فيعطيهما فرصة ويشتشرهما في هذه المسألة ، وأن
عدم أخذ الجمعية العمومية برأيه قد أخذ كدليل على عدم استعداد
المصريين لحكم أنفسهم •• ان الأعضاء يريدون مبادئ لحكم بلادهم
ومبادئ أخرى لحكم البلاد الأخرى • ان الأخذ بعدم موافقة الجمعية
العمومية على مد الامتياز معناه عدم استعداد المصريين لحكم أنفسهم
أمر خاطئ • ان هناك من يرى رأى الجمعية سليم وهناك من يرى
أن قرارها خاطئ (١٨) •

وذكر العضو ريز : « لقد قرأت تقرير جورست يقول ان الجمعية
العمومية برفضها مد الامتياز عارضت مسلك الحكومة البريطانية ، ولم
ترفض المد لأنه غير عادل أو لأن المقترحات المقدمة بهذا الخصوص
سيئة ، بل على أساس موجة العداء ضد انجلترا وهى الموجة التى
عمت الجمعية » (١٩) •

(١٧) المرجع السابق ص ١٦٨ •

(١٨) د • برج ، ص ١٦٨ - ١٦٩ •

(١٩) المرجع السابق ص ١٧٠

ووجه ريز اللوم الشديد لوزير الخارجية (ادوارد جراى)
لأن الحكومة البريطانية لم تلق بثقلها على مصر وتحملها على قبول
المشروع ولكن جراى أجاب اجابة غامضة ملتوية (٢٠) ، ولم يستطع
أن يعترف بالحقيقة ، ويقول ان انجلترا لم تكن لها حيلة ضد تيار
الوطنية المصرية الجارفة ولو فعلت لسالت أنهار الدماء وما وجدت
مصريا واحدا يبيع بلاده بقبول مد امتياز الشركة *

جلسة مجلس العموم فى ٢١ يوليو ١٩١٠ :

دارت مناقشات حول الموقف فى مصر بصفة عامة ومشكلة مد
امتياز قناة السويس بصفة خاصة وذلك بعد اغتيال بطرس غالى *

تحدث العضو ديلون Dillon عن مشكلة مد الامتياز ورفض
الجمعية العمومية لها وكيف أن الصحافة البريطانية قد رأت أن رفض
مشروع مد الامتياز دليل على عدم قدرة المصريين على حكم أنفسهم *
وسأل ديلون وزير خارجية انجلترا « جراى » : هل كانت الحكومة
الانجليزية تميل للاتفاقية ، أم كانت ضدها ؟ وهل مارست الحكومة
الانجليزية أى نفوذ لها لتمرير المشروع ؟ كما طلب من وزير الخارجية
أن يضع أمام المجلس أى مراسلات تكون قد تبودلت بين الحكومتين
المصرية والبريطانية والتقرير الذى بموجبه رفضت الجمعية العمومية
فى مصر مد الامتياز *

وحول هذه النقطة رد جراى بأن الحكومة ليس لديها أى
مراسلات مع شركة قناة السويس أو الحكومة المصرية بخصوص
الاتفاقية (٢١) *

Wilson P. 102.

(٢٠)

(٢١) د. محمد برج ، دراسات فى الحركة الوطنية ص ١٨٨ *

Wilson, op cit., P. 103

والحقيقة أن وزير الخارجية لم يكن صادقا في هذه النقطة (٣٢) •

وطلب ديلون الاطلاع على تقرير الجمعية العمومية في مصر لأن الصحافة الانجليزية هاجمتها وقال : « جاء برد وزير الخارجية انه ليست هناك مراسلات مع شركة قناة السويس أو الحكومة المصرية بخصوص الاتفاقية ، رغم أن الحكومة الانجليزية مساهم كبير في شركة قناة السويس ولها عضوين في مجلس الادارة ، فهل من المعقول أنها لم تستشر بخصوص اتفاقية المد ؟ من المستحيل ذلك لأن الحكومة الانجليزية لها صوت مسموع في شركة القناة . فهي كما أعلم صاحبة فكرة مد الامتياز » •

ثم تساءل ديلون : « ألم تتصل الشركة بالحكومة الانجليزية ؟ وهل من العدالة أن نقرأ تقرير الجمعية العمومية في مصر التي تضمن رفضها لمد الامتياز لم أجده في مكتبة المجلس ولا بد أن نقرأه •

وبعد ذلك تحدث الربان ساندين Sandys فقال : « من المؤسف عدم اجراء مناقشة في مجلس العموم البريطاني حول مشكلة مد الامتياز • بينما قام قنصل بريطانيا العام في مصر بعرض مشروع مد الامتياز على الجمعية العمومية • وعندما سئل وزير خارجية انجلترا في ٤ نوفمبر عن المفاوضات الخاصة بشركة قناة السويس أجاب بأن الجمعية العمومية سوف تدعى لتدلى برأيها وانه من الأحسن ألا يناقش مجلس العموم البريطاني المسألة • وفي ٢٥ نوفمبر وجه سؤال لوزير خارجية انجلترا وكان جوابه أنه ليست هناك فرصة لمناقشة المسألة في مجلس العموم • وفي ٧ مارس

(٢٢) راجع ص ٤٥ - ٦٣ من هذا الكتاب حول موقف الحكومة البريطانية والذي استمد وقائمه من دار الوثائق البريطانية P.R.O. غير المنشورة •

(٢٣) د. محمد عبد الرحمن برح ، دراسة الحركة الوطنية ص ١٨٨ - ١٩٠ ، Wilson, Op. Cit., P.P. 102 — 103,

في اجابة عن سؤال حول هذا الموضوع قال وزير الخارجية :
 « لا أستطيع أن أكشف الورق حول هذا الموضوع حتى يصل الى
 نهايته والموضوع تحت اشراف حكومة جلالته ولا أستطيع أن أعد ان
 المجلس سوف تكون له فرصة المناقشة . »

واذا كانت الجمعية العمومية في مصر قد ناقشت المشروع فلقد
 كان من المفروض أن يناقشه أيضا مجلس العموم بالنسبة لفائدته
 للأجيال القادمة وللانجليز والامبراطورية عموما . انه لا يمكن القول
 ان سياسة القهر التي أتبعها الحكومة تجاه مجلس العموم كانت
 ناجحة . ولو أن المشروع نوقش في مجلس العموم لم يكن هناك
 من المتوقع أن نسمع مناقشة غير ودية بأكثر مما كان في الجمعية
 العمومية ، فقد رفضت الجمعية العمومية المشروع بأغلبية ٦٦ صوتا
 ضد صوت واحد وفشل المشروع . والواضح هنا أن مسألة مد
 الامتياز مسألة تخص مصر وحدها وكان شعب انجلترا ليس له
 اختصاص فيه . . واذا كان المشروع فيه مصلحة مصر وانجلترا فقد
 كان يجب أن تدعمه الحكومة وقد يمكن بهذا التدعيم أن ينجح .
 ومن المؤسف أن مشروعا مهما كذا لا تناقشة هنا ويتركه لهيئة غير
 مسئولة مثل الجمعية العمومية . اننا يجب أن نوضح الأمور الآتية :

ان قناة السويس ذات أهمية عظيمة لنا مثلما هي مهمة لمصر
 وفضلا عن ذلك فهي توفر أسرع وسائل الاتصال بين انجلترا والهند
 والشرق ومستعمراتنا في الدمنيون .

ان ثلاثة أرباع السفن التي تمر عبر قناة السويس تمر تحت العلم
 الانجليزى واننا نمتلك نسبة كبيرة من أسهم الشركة ٤٣٪ حتى أكون
 دقيقا . في ظل هذه الظروف فان ما يمس مستقبل قناة السويس له
 أهمية كبرى لهذا البلد والامبراطورية .

ان مساهمتنا في الشركة في الوقت الحاضر تقدر بخمسة وعشرين مليون جنيه اذا ما نظرنا الى المسألة من الناحية المالية . إست في حاجة الى أن أذكر المجلس كيف امتلكننا هذه الأسهم ١٨٧٥ وان ما دفعناه ثمنها (٤ ملايين جنيه) يساوي الآن ٢٥ مليون جنيه . ولذلك فقد كان اسهاما ناجحا منا ان اشتريناها ، فضلا عن ذلك فانه خلال السنوات العشر الأخيرة تلقينا حوالى مليون و ٥٠ ألف جنيه من الأرباح وخفف ذلك من عبء دافع الضرائب . ومن ثم فان المقترحات الخاصة بالمد والتي جاءت في تقرير القنصل العام من الأهمية بمكان لنا . وكما نعرف ينتهى امد الامتياز عام ١٩٦٨ والمشروع يحمل الرغبة في مد الامتياز حتى ٢٠٠٨ وهذه كما يقول تقرير القنصل العام « مساهمة طيبة من وجهة النظر المصرية » . ولكن هناك مسألة بالنسبة للمصلحة البريطانية لم يشر اليها التقرير بينما لها أهمية كبرى هي مسألة التمثيل في مجلس الادارة رغم الحقيقة القائلة بأننا نمتلك ٤٣٪ من مجموع الأسهم فان لنا عشرة أصوات فقط في مجلس الادارة وهو نفس العدد الذى يملكه أى مساهم له ٢٥٠ سهما ، ولا يوجد بتقرير جورست أى اتجاه لتصحيح ذلك (٣٣)

رد وزير خارجية بريطانيا في هذه الجلسة على كلمات الأعضاء :

تحدث ادوارد جراى في مجلس العموم البريطانى ردا على هجوم كثير من الأعضاء على الحكومة بالنسبة لمشكلة مد امتياز شركة قناة السويس فقال ان اهتمامنا ونظرتنا الى موضوع مد امتياز قناة السويس من وجهة نظر المصالح البريطانية وهذا هو الذى يحكمنا باستمرار في مراسلاتنا ونقاشنا بيننا وبين الأعضاء الانجليز في مجلس ادارة شركة قناة السويس وهؤلاء بدورهم يبحثون الأمر مع أعضاء مجلس

(٢٣) محمد عبد الرحمن برح ، دراسة في الحركة الوطنية ص ١٨٨ - ١٩٠ .
Wilson PP. 102 — 103.

ادارة الشركة وهذا المجلس هو المكان الطبيعي لنا لبحث ومناقشة مشاكلنا الخاصة بقناة السويس * وقد تمت دراسة مشكلة مد الامتياز في اطار جانين :

الأول - وجهة نظر حملة أسهم شركة قناة السويس وتمثلها وجهة نظر وزارة الخزانة البريطانية * ووجهة نظر ملاك السفن وترعاها وتبحثها وزارة التجارة البريطانية (٢٤) *

ووزارة الخارجية تتعاون مع وزارتي الخزانة والتجارة لرعاية المصالح البريطانية بشكل عام من خلال مجلس ادارة شركة قناة السويس والأعضاء الانجليز في المجلس * ويتمتع الأعضاء الانجليز في مجلس ادارة شركة قناة السويس بحظ موفور من علاقات الود والصدقة مع زملائهم أعضاء مجلس ادارة الشركة ، وهم على اتصال دائم بالحكومة البريطانية * وقد اسفرت المناقشة التي دارت بينهم وبين زملائهم عن أنه كان ينبغي أن توصى حكومة بلادنا بمد الامتياز من وجهة نظر المصالح البريطانية ، ولكن المسألة تحتاج الى مزيد من البحث والتمحيص فهناك مشكلتان :

الأولى : مشكلة التمثيل البريطاني في مجلس ادارة الشركة ، وهو موضوع تم بحثه هنا منذ بضع سنين ، وقد اهتمت بها وزارة التجارة أكبر اهتمام وتعترتها صعاب جمة *

الثانية - مسألة تخفيض رسوم المرور وهي مسألة لها أهميتها القصوى ولو طرحناها على بساط البحث في هذا المجلس لكان من الطبيعي أن تتصدى لها وزارات الخزانة والتجارة حينما تثار مسألة مد الامتياز مرة أخرى ولاشك أنه اذا استؤنفت مفاوضات مد

الامتياز ووصلت الى نتيجة بهذا الخصوص سيكون هناك مجال للمناقشة في هذا المجلس وسيكون على حكومة المستقبل أن تحيط المجلس علما بالاعتبارات التي أملت عليها اصدار تعليمات للأعضاء الانجليز في مجلس ادارة الشركة ليصوتوا في جانب مد الامتياز أو عكس ذلك . ورأى جرای أن أى حكومة ستكون مسئولة في المستقبل عن التعليقات التي تعطى للأعضاء الانجليز وعن أصواتهم في مجلس الادارة ، ويصعب على أى رجل يشغل منصبى أن يعالج هذه المسألة مراعيًا وجهتى النظر ، فقد حرصت على السير في طريق مستقيم متوخيا أن أكون منصفًا « للمصالح المصرية » مع عدم اغفال المصالح البريطانية في نفس الوقت . ويعد موضوع مد الامتياز من أعقد المشكلات ويتطلب أن يكون واضحًا (٢٥)

وانتهت المناقشات في المجلس عند هذا الحد بكلمة وزير الخارجية حول مشكلة مد الامتياز .

وعلق « ولسون » على كلمة ادوارد جرای بأن المصالح الحيوية لبريطانيا اهتمت ولم تبحث أيضا مصالح الدول البحرية الكبرى وحتى لم يوضع في الاعتبار الاصدقاء العالمية آنذاك والخاصة بقرب افتتاح قناة باناما للسلاحة العالمية ولا مصالح ملاك السفن اهتمت عند بحث هذه المشكلة (٢٦) .

(٢٥) Wilson, op. cit., PP. 103 — 104. د. رح ، دراسة في الحركة

الوطنية ص ص ١٩٢ — ١٩٣ .
(٢٦)

Wilson P. 104.

الفصل الثالث

موقف شركة قناة السويس
والمانيا
من مشكلة مد الامتياز

تحسين العلاقات الفرنسية - الانجليزية وأثرها على مد امتياز :

شهدت العلاقات الدولية في الفترة التي نحن بصدد دراستها (١٩٠٨ - ١٩١٠) تغيرا في موازين القوى الدولية ، وتميزت سياسة إنجلترا الخارجية في هذه الفترة بشهود تقارب وتفاهم مع جارتها فرنسا وكذلك مع روسيا (١٩٠٤ - ١٩١١) وذلك للوقوف أمام التهديدات الألمانية نتيجة نمو ألمانيا العسكرية وقوتها الدبلوماسية (١) .

وكان للتحسن في العلاقات الفرنسية الانجليزية عقب الاتفاق الودي (١٩٠٤) دوره القوى في تشجيع شركة قناة السويس وحثها على احياء آمالها السابقة في بعث مشروع مد امتياز شركة قناة السويس من جديد والذي سبق وشهد محاولات ثلاث فاشلة في العقدين الأخيرين من القرن الماضي (٢) .

مفاوضات في باريس بين شركة قناة السويس وبول هارقي :

شهدت القاهرة وباريس ولندن نشاطا خاصا بمناقشة ودراسة مشروع اتفاقية مد امتياز شركة قناة السويس (١٩٠٨ - ١٩١٠) .

Richard Shannon, The Crisis of Imperialism
(1865 — 1915) London 1976. P. 409.

(١)

(٢) راجع ص ص ١١ - ٢٥ من هذا البحث .

فهي باريس جرت مفاوضات في (١٥ أغسطس ١٩٠٩) في مقر
ادارة شركة قناة السويس بين أدمار بونيه Edgar Bonnet
ممثل شركة قناة السويس وبين بول هارفي - ممثل الحكومة المصرية
حول بنود الاتفاقية الخاصة بسد امتياز الشركة (٣) وان البنود
١ ، ٢ ، ٣ ، ٤ في الاتفاقية المؤقتة بين الشركة والحكومة المصرية
(في فبراير ١٩٠٩) ظلت كما هي بدون تغيير والتي نصت على
الآتي :

- ١ - مد الامتياز من عام ١٩٦٨ حتى عام ٢٠٠٨ *
 - ٢ - مناصفة الأرباح بين الشركة والحكومة المصرية خلال
فترة مد الامتياز (٤٠ سنة) *
 - ٣ - زيادة المبلغ الذي ستقدمه الشركة للحكومة المصرية من
٨٣ مليون فرنك الى ١٠٠ مليون فرنك *
 - ٤ - أن مشاركة الحكومة المصرية في صافي أرباح الشركة ابتداء
من تاريخ الاتفاق على مد الامتياز والتي تعتمد على نسبة مئوية
متزايدة الى ١٢٪ خلال مدة قدرها عشر سنوات ، قد رأى المتفاوضون
أنه من المستحسن استبعاد موضوع تخفيض الرسوم الوارد
بالاتفاقية (٤) *
- وقد علق اثروسر على هذه النقطة (الخاصة بتخفيض الرسوم)
بأنها مسألة لا تهم مباشرة وزارة المالية المصرية ، وهي مسألة
سياسية من وجهة نظره ، وحث العضو البريطاني (آثروسر) حكومته

Anstruther (٣) ارسل اثروسر
قناة السويس - برسالة سرية من باريس الى جرائ عن ورائع هذه المفاوضات بحكم
موقعه في مجلس ادارة الشركة وذلك في ١٥ أغسطس ١٩٠٩ *

F.O. 371/43 No. 36. (Inclosure) P.R.O.

Mr. Anstruther/Edward Grey, August 15, 1909 F.O.,

(٤)

371/47 Op. Cit.

على أن نرمى بثقلها حتى تتضمن الاتفاقية نصا عن تخفيض رسوم المرور في قناة السويس ، وذلك كضمان لموافقة حكومة جلالة الملكة على الاتفاقية (٥) .

كذلك تلقت شركة قناة السويس « نصيحة قانونية » مفادها بأن الشركة المدنية (Socité Civil) التي حصلت على حصة مصر في أرباح شركة قناة السويس ١٥٪ عام ١٨٨٠ (٦) ليس لها سند قانوني لكي تصبح هي الأخرى عضوا في الاتفاقية الجديدة. الخاضعة بمد امتياز شركة قناة السويس .

وعلى هذا فقد رأى آثروسر أن هذه الشركة قد تشعر بالاستياء من أى مساومة على معدل الأرباح ، لأنها قطعا ستتأثر بذلك (٧) .

لقد لقي نبا المشروع اهتمام صحف أوروبا كلها واهتمام الدوائر الاقتصادية والمالية بالذات. ولذلك ارتفعت قيمة الأسهم بمبلغ ١٥٥ فرنكا في أسبوع واحد (أى نحو ٦٢٠ قرشا) .

ويوضح الجدول التالي تطور أسعار أسهم قناة السويس (٨) :

السنة	(سعر السهم بالفرنك)	(السنة)	(سعر السهم بالفرنك)
١٩٠١	٣٧١٣,٦٧	١٩٠٦	٤٠٤٧١,٣٠
١٩٠٢	٣٩٢٣,٥٧	١٩٠٧	٤٠٥٥٢,٣١
١٩٠٣	٣٩٠٤,٧٠	١٩٠٨	٤٠٤٤٥,٩٤
١٩٠٤	٤٢٠٩,٥٠	١٩٠٩	٤٠٧٤٨,٢٨
١٩٠٥	٤٤٦١,١٤	١٩١٠	٥٠٣٢٠,٥٩

Ibid.

(٥)

(٦) عن تفاصيل فقدان مصر لنصيبها ١٥٪ في صافي أرباح الشركة راجع للمؤلف كتاب : الصراع الدولي حول استقلال قناة السويس ص ٣٥٧ - ٣٦٦ .

F.O., 371/47 op. cit.,

(٧)

Hallberg, op. cit., P. 403.

(٨)

وقد قفزت أسعار الأسهم فيما بين عامي ١٩٠٩ و ١٩١٠ نتيجة أحداث مد الامتياز .

ايرادات الشركة تتضاعف :

كذلك ازدادت ايرادات شركة قناة السويس عاما بعد عام ، وهذا كان حافزا للشركة على السعي حثيثا لمد امتيازها خاصة بعد نمو الوعي القومي والحركة الوطنية في مصر في مطلع القرن العشرين . وتوضح الاحصائية الآتية تطور ايرادات شركة قناة السويس خلال العقد الأول من القرن الحالي :

السنة	عدد السفن	اجمالي الرسوم بالمليون فرنك (م)
١٩٠١	٩٧٠٤	١٠٣٠٤٧
١٩٠٢	١٠١٠٣	١٠٦٠٨٦
١٩٠٣	١٠٠٩٤	١٠٨٠١٢
١٩٠٤	١١٢١٨	١١٩٠٤٦
١٩٠٥	١١٠٦٢	١١٧٠٤٦
١٩٠٦	١٠٣٧٠	١١٥٠٨١
١٩٠٧	١١٢٨٠	١٢٠٠١٨
١٩٠٨	١٠٥٤٠	١١٨٠٥٤
١٩٠٩	١١٧٧٦	١٢٣٠٦٦
١٩١٠	١٢٧٢٠	١٣٤٠١٠

محادثات في القاهرة بين الشركة وسلطات الاحتلال :

هذا وقد جرت في القاهرة محادثات بين بول هارفي والكونت دي سيربون (١٠) ، أبلغ خلالها هارفي أنه ما لم يتم تعديل البند الخاص

Wilson, The Suez Canal. PP. 130 — 131.

(٩)

(١٠) ممثل شركة قناة السويس في القاهرة .

بضمان إيرادات الشركة في مشروع مد الامتياز ، أو اسقاطه كلية ،
فإن احتمال قبوله من جانب الجمعية العمومية بعيد الاحتمال ، وعلى
هذا الأساس فليس هناك أى احتمال لسوء الفهم .

كما أوضح هارفى لممثل شركة قناة السويس في القاهرة ، أنه
لا يمكن للشركة أن تنتظر ضغطا من الحكومة البريطانية على الحكومة
المصرية بهذا الخصوص ، موضحا له أن الخديوى عباس الثانى
سيقوم بإداء فريضة الحج ، والى أن يعود في نهاية شهر يناير ١٩١٠ ،
ستؤجل المشكلة لحين عودته ، لاستحالة استمرار المفاوضات لتقديم
مشروع محدد للجمعية العمومية قبل رحيل الخديوى .

وعقب بول هارفى على مسألة سفر الخديوى للحج بقوله « ان
فرصة الموافقة على المشروع يمكن أن يكون في مصلحتها هذا
التأخير » (١١) .

هذا وقد اتسم مسلك شركة قناة السويس بالسرية البالغة ،
وقد لعب الكونت دى سيرون - ممثل الشركة في القاهرة - دورا
بهاما في عرض المشروع هو وبول هارفى - المستشار المالى للحكومة
المصرية - الطرف الثانى في مؤامرة مد امتياز شركة القناة (١٢) .

موقف دارنبرج (رئيس مجلس ادارة الشركة) من مشكلة مد الامتياز :
اجتمع مجلس ادارة الشركة في ٨ نوفمبر ١٩٠٩ لبحث موضوع
مد امتياز قناة السويس وفي هذا الاجتماع أوضح الأعضاء الانجليز
في مجلس الادارة أنه على الرغم من التعليمات المعطاه لهم بالتصويت
على مشروع الاتفاقية ، الا أن حكومة انجلترا مازالت تحتفظ بحق

Gorst/Grey, Cairo, November 10, 1909, F.O. 371/43, (11)
No. 67. P.R.O.

Gorst/Grey, F.O. 371/43, 12-11-1909. P.R.O. (12)

اثارة موضوع « التمثيل البريطانى فى مجلس ادارة الشركة » فى الجمعية العمومية للمساهمين ، ما لم تسوى هذه المسألة بشكل برضى الحكومة البريطانية (١٣) •

وهكذا ربطت الحكومة البريطانية بين مشكلة مد الامتياز وموضوع زيادة التمثيل البريطانى فى مجلس ادارة الشركة ، للضغط على شركة قناة السويس لتسوية هذه المسألة لمصلحة بريطانيا •

وأعرب دارنبرج عن رضاه لمساندة الحكومة البريطانية للاتفاقية، الا أنه أعرب عن أسفه ودهشته لامتناع الحكومة المصرية عن قبول الشروط التى وافق عليها المستشار المالى ، واعلان مجلس النظار المصرى عن معارضته لتصديق الحكومة المصرية على الاتفاقية •

وأوضح انه ليس أمام مجلس ادارة الشركة الا تأجيل الموضوع • واقترح ، دارنبرج على مجلس الادارة - الذى وافقه على ذلك - بالرد بأن الشركة قررت عدم تعديل الاتفاقية ، بدون تعويض ، بالشروط التى تم قبولها • واذا كانت الحكومة المصرية ترغب فى فرض « شروط متشددة » لن تقبلها الشركة فعندئذ قد تتخلى الشركة عن المشروع بدلا من تقديم « توضيحات جديدة » •

وأوضح دارنبرج انه من مصلحة مصر والحكومة المصرية قبول مقترحات شركة قناة السويس ، وسوف تنتظر الشركة رد فعل الحكومة المصرية ولن تفعل الشركة شيئا (١٤) •

E.S.C.D./Edward Grey, Paris, November, 1909,
F.O. 371/43 No. 62. P.R.O.

(١٣)

(١٤) ارسل الاعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة وهم : هـ • اوستن لى و هـ ب انستروث و و • جارستن بهاء المعلومات من مقر ادارة الشركة بباريس الى ادوارد جراى . Ibid. F.O. 371/43

وقرر مجلس ادارة الشركة فى هذه الجلسة بالاجماع استئحالة قبول اقتراحات مجلس النظار المصرى • وعلى هذا فان اتفاقية مد الامتياز سيتم تأجيلها لوقت غير معلوم (١٥) •

(ب) المانيا ومشكلة مد امتياز قناة السويس :

لم تقف ألمانيا مكتوفة الأيدى أمام موضوع مد امتياز قناة السويس ، ذلك أن قناة السويس تمثل طريقا حيويا لآمال ألمانيا ، فى وقت أصبح فيه التناقض حادا بين إنجلترا وألمانيا وكان يكمن فى التطور الفنى للرأسمالية الألمانية المتطلعة بالتالى الى مستعمرات جديدة لتصريف اتاجها وحمايته بالقوة العسكرية •

وكانت إنجلترا باعتبارها قطب الصراع الأساسى مع ألمانيا تخشى زيادة قوة ألمانيا البحرية ، وقد بدأ هذا الصراع البحرى من عام ١٩٠٨ الى ١٩١١ •

وعلمت.الادميرالية فى خريف عام ١٩٠٨ أن البرنامج البحرى الألمانى (١٩٠٩ - ١٩١٠) قد عجل به ، ولم تكن أى حكومة من حكومات حزب الأحرار البريطانى على استعداد لانكار مبدأ « السيادة البحرية البريطانية » (١٦) •

وهكذا فان ازدياد القوة البحرية الألمانية قد اثار القلق والعداء فى إنجلترا ، ونادى البعض بالمطالبة بتوثيق العلاقات مع روسيا وفرنسا • وأعلن بيلوف أن بناء الأسطول الألمانى انما هو للدفاع عن السواحل الألمانية وعن التجارة الألمانية (١٧) •

(١١) Ibid. No. 55
 (١٢) Richard Shannon, The Crisis of Imperialism op. cit. P. 422.
 (١٣) Gooch, G.P. History of Modern Europe (1878 — 1919).
 P. 296.

وكان التحدث عن حرب بين الدولتين قد أصبح أمرا عاديا في كل من الدولتين ، ولكن حدة الأزمة قد خفت بزيارة ملك إنجلترا ومملكتها لبرلين في فبراير ١٩٠٩ . وقد أثار تقدير مصروفات البحرية الانجليزية ذعرا شديدا ، فقد طالبت الحكومة بزيادة قوة البحرية زيادة كبيرة وذلك بناء على المبالغة فيما قد يكون لألمانيا من قوة بحرية ١٩١٢ والاشارة الى خطر البحرية الألمانية سواء من رجال الحكومة أو من غيرهم *

ورأى الألمان أن يقوموا بدورهم في السياسة العالمية (١٨) *

وها هي مشكلة مد الامتياز كمثال لممارسة دورهم في السياسة الدولية واهتمامهم بالمشاكل السياسية والاقتصادية والاستراتيجية على السواء *

فبعد أن شاعت أخبار مشكلة مد امتياز شركة قناة السويس وتناولتها الصحافة المحلية والعالمية ، أرسلت السفارة الألمانية في لندن رسالة الى وزير الخارجية ادوارد جراي تستفسر منه عن الاتفاقية المذكورة والتي ستعرض على الجمعية العمومية في مصر *

وأوضحت الرسالة أن الحكومة الألمانية التي لم تدع للمداولات والمشاورات التي أثبتت حول هذا الموضوع الهام - مد امتياز شركة قناة السويس حتى عام ٢٠٠٨ - لمعرفة الى أى مدى سيؤدى تحقيقه الى الترحيب به من الناحية السياسية أم من الناحية الاقتصادية *

وأوضحت الرسالة أهمية قناة السويس للتجارة والأسطول الألماني وملاك السفن الألمان *

(١٨) بير وينوفان ، تاريخ القرن العشرين . ترجمة د. نور الدين حاطوم ،

وأكدت أن ادارة القناة لا يشك في مواصلة تنفيذها للعدالة في المستقبل ، ازاء التزاماتها المتعددة * وانه اذا تم تنفيذ مشروع اتفاقية مد الامتياز فسيقع عندئذ على عاتق ألمانيا التزامات جديدة *

وحيث ان الشركة ستتحمّل الالتزامات المالية المترتبة على مد الامتياز ، فستعدل الشركة عندئذ من الشروط التجارية والتي سترتب عليها عندئذ كنتيجة محاولة الشركة زيادة ايراداتها لمواجهة التزاماتها المالية ، ولسداد هذا العيب الذي ستتحمّله من جهة واذا استمر المساهمون من جهة أخرى يحصلون على نفس نسبة أرباحهم طوال فترة مد الامتياز * فان ألمانيا تتوقع زيادة في رسوم المرور في قناة السويس ، أو على أقل تقدير فانها - أى الشركة - لن تنفذ ما سبق ان وعدت به بالنسبة للتخفيض التدريجي لرسوم المرور (١٩) *

وتعرضت الرسالة لموضوع آخر أكثر خطورة وهو ألا تواجه ايرادات الشركة لعمليات توسيع وتعميق قناة السويس ، (تحسين القناة) ، وعلى هذا الأساس يثير موضوع مد الامتياز الكثير من الاعتراضات (٢٠) *

القناة ملكية عامة لجميع السفن

وناقشت الرسالة المركز القانوني لشركة قناة السويس فاذا نظرنا الى شركة قناة السويس باعتبارها شركة مساهمة من الناحية الاقتصادية والقانونية اعتبرت مشروعاً خاصاً تماماً ولها حرية اتخاذ قراراتها مراعية مصالح مساهميها في المقام الأول *

ذلك اذا نظرنا اليها من هذه الزاوية الضيقة من ناحية الواجبات

Cuont Metternich/Edward Grey, German Embassy- (١٩)
London, March 10, 1910, F.O. 423/44 No. 19. P.R.O. (Translated)
Thid. (٢٠)

والمزايا ، عندئذ نكون رأيا خاطئا لطبيعة الالتزام ، فالقناة باعتبارها ممرا عالميا للتجارة الدولية ، أصبح - بشكل عام - ملكية عامة لكل الأمم التى تهتم بالتجارة الدولية * ونتيجة لذلك أصبح هدفا لاتفاقيات دولية (٢١) *

ومن الأمور التى تضاف عليها الصبغة الدولية التطور والتحسين المستمر لقناة السويس حتى تصبح ممرا مائيا من الطراز الأول وتظل عملية صيانتها حتى يستمر على هذا المستوى *

من هنا توجد مصلحتان متعارضتان : حملة الأسهم والسندات من جهة والدوائر التجارية والملاحية وملاك السفن والشركات الملاحية من جهة أخرى ، فهؤلاء يقومون بسداد رسوم المرور المرتفعة لسداد فوائد حملة أسهم وسندات شركة قناة السويس واستهلاك رأسمالها وتحسينها *

وعندما تتأمل رأسمال شركة قناة السويس نجده ٥٠٠ مليون فرنك تصل إيراداته من ٦ الى ١٢٠ مليون فرنك - مؤخرا - سنويا ، ثم سداده خلال الأربعين سنة الماضية *

فاذا كان رأس المال قد ساهم فى انشائها ، فان الأرباح والإيرادات يجب توجيهها لتحسين القناة ومداومة صيانتها لخدمة الطرف الثانى *

أما الطرف الأول فقد تزايدت أرباحه عاما بعد عام حتى تجاوزت الفائدة التى يحصل عليها المساهمون الحد المعقول من الأرباح *

وعلى أية حال فان الدوائر التجارية وقطاع النقل البحرى تمثل

Ibid. (٢١) بنصد اتفاقية الجمولة الدولية ١٨٧٣ واتفاقية الفسطنطينية

العامل القوي في التطورات المستقبلية في الشركة ولا سيما ونحن نرى ازدياد حركة الملاحة في القناة عاما بعد عام .

ومن وجهة نظر تبادل المنافع بين الجانبين ، فإن دوائر التجارة والملاحة لا يسكن أن تقف موقفا سلبيا ازاء ما يجري الآن على الساحة المصرية بخصوص طلب مد امتياز شركة قناة السويس .

كل ذلك أدى الى أن ينظر ذوو المصالح في التجارة البحرية في ألمانيا والدول الأخرى بل وفي إنجلترا نفسها ، بعين الاعتبار وبحذر شديد الى مشكلة مد امتياز شركة قناة السويس . وبالأخص بالنسبة لرسوم المرور في القناة .

وعلى هذا فهناك رغبة جماعية لتسوية مسألة رسوم المرور ، والرأي السائد في كل مكان هو تخفيض رسوم المرور ويجب أن تقدر الرسوم مستقبلا على أساس الأخذ في الاعتبار المصالح الحقيقية للصناعة النقل البحري .

وقد قامت الدول الكبرى التي يعينها الأمر باستمرار بخطوات دبلوماسية للتوصل الى تسوية عادلة لجميع الدول . وتم ذلك بالأخص من قبل في المؤتمر الدولي للحملة الذي عقد في القسطنطينية عام ١٨٧٣ (٢٢) عندما تم حل مشكلة قياس حمولة السفن في قناة السويس . وهو الأمر الذي التزمت به شركة قناة السويس .

كذلك ما تم التوصل اليه في اجتماع لندن ١٨٨٣ من قرارات أهمها ما تم الاتفاق عليه مع ادارة شركة قناة السويس أنه عندما تحصل الشركة على أرباح تصل الى ٢٥٪ ، فإن أي زيادة بعد ذلك توجه

(٢٢) راجع للمؤلف كتاب : الصراع الدولي حول استقلال قناة السويس

الى تخفيض رسوم المرور في قناة السويس حتى يحصل تخفيض
الرسوم في القناة لتصبح هـ فرنكات للطن •

وهناك شك في أن ادارة شركة قناة السويس قد نفذت هذا
البند بالنسبة لرسوم المرور في السنوات الأخيرة •

وان مصالح الشركات الملاحية وملاك السفن الألمانية تهتم غاية
الاهتمام بمسألة تخفيض رسوم المرور (٢٣) •

شركة قناة السويس تظمن الحكومة والشركات الألمانية في مسألة
مد امتياز :

رأى ملاك السفن الألمان أن مشروع مد امتياز قناة السويس
سيسبب ضررا بالغاً لمصالح الملاحة العالمية لأن المبالغ التي ستقوم
بتسديدها للحكومة المصرية بالإضافة الى مشاركة الحكومة المصرية
للشركة في إيرادات قناة السويس سيكون لها آثارها السيئة على
مسألة تخفيض رسوم المرور •

ولكن ادجار بونيه (E. Bonnet) بعث الى السيد « بلات »
Plate (رئيس شركة الملاحة الألمانية - نورث جيرمان لويديز
North German Lloyd) رسالة سرية يؤكد له انه لا صحة لاطلاق
لهذا الاعتقاد ، وحاول أن يشرح له المشكلة بقوله : « حقيقة هناك
مشاورات بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس لمد الامتياز ،
الا أن ذلك لن يتسبب ولن يكون له أى تأثير على عملاء القناة ،
كما أنه لن يؤثر على تأجيل أو تأخير التخفيض التدريجي لرسوم
المرور في قناة السويس » (٢٤) •

F.O. 423/41 No. 1909 cit.

(٢٣)

(٢٤) راجع بالنسبة لمشكلة تخفيض الرسوم للمؤلف : الصراع الدولي حول
استقلال قناة السويس (١٨٨٣ - ١٩٠٤) رسالة دكتوراه من جامعة الاسكندرية كلية
الاداب ١٩٨١ • ص ص ٢٤١ - ٣٥٦ •

وأكد ادجار بونيه أن هذا الأمر (أى تخفيض الرسوم) قد
نوقش في اجتماع مجلس إدارة الشركة في ٤ أكتوبر ١٩٠٩ ، عند
مناقشة موضوع مد الامتياز فأصر جيمس ماكاي James Mackay

أولا - أن يؤكد لملاك السفن أن المبالغ التى ستعطى للحكومة
المصرية لن تكون زريعة للأحجام عن تخفيض الرسوم :

«... Invoquée comme un prétexte pour ne pas reduire
le droit». (٢٥)

كذلك أكد شارل رو (نائب رئيس مجلس إدارة الشركة)
« أن الشركة لم يدر بخلدها بتاتا أن حصولنا على مد الامتياز سيكون
على حساب ملاك السفن » (٢٦) •

وأكد دارنبرج أيضا (فى حديثه بمجلس إدارة الشركة) لملاك
السفن الألمان ، أن مد الامتياز لن يكون له أى تأثير على التخفيض
التدريجي لرسوم المرور (٢٧) •

وهذا الموضوع كانت قد نشرته إحدى الصحف الألمانية :

(Hamburger Nachrichten) فى عددها الصادر فى
١٠ فبراير ١٩١٠ فذكرت أن اتفاقية مد الامتياز قد احتوت على نص
بأن رسوم المرور لن تخفض الا عندما تتعدى أرباح الأسهم ٢٥٪ •

وقد أنكر دارنبرج وجود نص كهذا فى الاتفاقية ، وان الشركة
قد قامت بتخفيض رسوم المرور حتى قبل أن تبلغ أرباح الأسهم

M. Bonnet to M. Plate, Paris, Le 16, fevir 1910.

(٢٥)

Enclosure in No. 9. F.O. 423/41 No. 9. P.R.O. Confidential.

Ibid

(٢٦)

(٢٧) المصدر السابق •

هذه النسبة * وأضاف دارنبرج أنه سوف يتم الاعلان في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين (في يوليو القادم ١٩١٠) بتخفيض رسوم المرور في قناة السويس مبلغا وقدره ٥٠ سنتيما (١/٢ فرنك) لتصبح فئة الرسوم للطن الصافي من حمولة السفينة ١/٤ ٧ فرنكات وذلك اعتبارا من أول يناير ١٩١١ (٢٨) *

وأوضح دارنبرج أنه قد اثبت في مصر اعتراضات ومشاعر معادية لمشروع مد امتياز ، وأن الحكومة المصرية لا يبدو أنها ستستغل القناة لمصلحة الدول التي تستخدمها *

وحاول دارنبرج أن يبرهن على جهود الشركة فأوضح أنه علاوة على تخفيض قيام الشركة بتخفيض الرسوم منذ افتتاحها من ١٠ فرنكات فأصبحت ٧٥ فرنكا (١٩١٠) فانها قامت بعمليات تحسين للقناة ، فمثلا في عام ١٩٠٨ قامت الشركة (بالتكريك) برفع ١٣ مليون متر مكعب وهو أكثر مما قام به الأمريكيون في عام في عمليه حفر قناة باناما (٢٩) *

الشركة تعتقد أن لألمانيا يد في إثارة الرأى العام المصرى ضد الاتفاقية :

بعث الأعضاء الانجليز — في مجلس ادارة شركة قناة السويس — برسالة بالغة السرية الى ادوارد جراى في ١٧ فبراير ١٩١٠ مرفقا بها نسخة من الخطابات المتبادلة بين رئيس مجلس ادارة الشركة (آدجار بونيه) ورئيس الشركة الملاحية لشمال ألمانيا (السيد

(٢٨) المرجع السابق *

(٢٩) المرجع السابق (كاتب عمليات حفر قناة باناما تير في طريقها وفد بم افساح قناة باناما الملاحة الدولية سنة ١٩١٤) *

بلاّت) * وكان الأخير قد صوت لصالح اقتراح مد الامتياز في اجتماع مجلس ادارة الشركة يوم ٤ أكتوبر ١٩٠٩ * الا أن ملاك السفن الألمانية يعارضون الاتفاقية وان ادجار بونيه قرر أن هناك سببا للاعتقاد بأن الحكومة الألمانية تعارض بشدة الاتفاقية ، وان هناك احتمالا - من وجهة نظره - بأن الحكومة الألمانية تستخدم نفوذها في القاهرة لاثارة الرأى العام هناك ضد الاتفاقية ومنع الجمعية العمومية من الموافقة عليها (٣٠) *

M. Bonnet stated that there was reason to believe (٣٠)
that the German Government were strongly opposed to it, and were
probably using their influences in Cairo to excite public opinion against
its adoption by the General Council».

British S.C.D./Grey, Confidential Paris 17-2-1910. F.O. 423/44. No.
9 P.R.O.

الفصل الرابع

موقف الصحافة المصرية والأجنبية من مشكلة مد الامتياز

كان للصحافة المصرية دور مشرف في مطلع هذا القرن عندما أخذت تعرض على الرأي العام المصرى طبيعة وخبايا مشكلات قناة السويس بكل أبعادها ، السياسية والاقتصادية والاستراتيجية ، وكشفت بشاعة الاطماع الاستعمارية المتمثلة في النهب الاستعماري لايرادات قناة السويس واحتلال البلاد بسببها ، بعد أن كانت كل مشاكل قناة السويس يتم بحثها ومناقشتها وتنفيذها في طى الكتمان والسرية بين شركة قناة السويس من جهة وسلطات الاحتلال والحكومات المصرية التابعة لها والمؤتمرة بأوامرها من جهة أخرى . وكان الرأي العام بعيدا كل البعد عن طبيعة وخفايا هذه المشكلات .

وقد أوضحنا في الفصل الأول من هذا الكتاب كيف مرت ثلاث محاولات لمد الامتياز لم يسمع عنها أحد ولكن المحاولة الرابعة (١٩٠٨) تفجرت أحداثها على يد الصحافة المصرية .

جريدة اللواء تقود الحملة ضد مد الامتياز :

فبعد عام تقريبا من المفاوضات السرية بين شركة قناة السويس وسلطات الاحتلال في مصر تسرب خبر مد الامتياز الى الصحف المصرية ، ففي ٥ أكتوبر ١٩٠٩ نشرت جريدة « البورص » الفرنسية في برقية لمراسلها في باريس أن الحكومة المصرية تتفاوض مع شركة قناة السويس لمد امتيازها أربعين عاما . وتلقت جريدة اللواء -

الناطق بلسان الحزب الوطنى - نبأ مد الامتياز فكتبت في
١١ أكتوبر ١٩٠٩ تقول :

« هذه قناة السويس تمطر الذهب على أصحاب سهومها ولا يعود
على مصر شيء منه مع أنها حفرت بأيدي أبنائها وفوق أرضها وتحت
سمائها ، وكانت من الأسباب الرئيسية لشقاقها * فلو لم تكن هذه
القناة لما استنفدت انجلترا هذا الجهد الجهد لاحتلال مصر ،
ولما أحلت لنفسها القضاء على حرية شعب بأسره ارضاء لمطامعها
الاشعبية » (١) *

ثم أخذت الصحيفة تسرد قصة قناة السويس وكيف فقدت مصر
أسهمها ونسبة الأرباح ١٥٪ وبذلك حرمت كل خيرات القناة
واستطردت الصحيفة تقول :

« ولكن من الغريب أن تكثر الاشاعة هذه الأيام الأخيرة أن
الشركة تتخابر مع الحكومة في شأن هذه القناة لمد امتيازها فوق
مدة المائة سنة المتفق عليها وان نصح لها بحفر قناة أخرى بجانب
الموجودة الآن * هذه هي الاشاعة التي اذا تحققت كانت القاضية
على آمالنا والهاوية لرجائنا * هذه هي الاشاعة التي اذا صدقت
لسجلت أسوأ نقطة في تاريخ حكومتنا ورجالها القابضين على أزمة
الأمر في هذه الديار » *

« لقد كفانا احتلال بلادنا بسبب هذه القناة ، كفانا ما خسرناه من
الأموال الطائلة ، كفانا كل ذلك فلا تجلبوا علينا أيها القوم فضائح
أخرى * اننا لا نفهم ما الذى يدفع الحكومة الى مد امتياز الشركة
وأى مصلحة تراها لمصر في هذا العمل » (٢) *

(١) اللواء ١١ أكتوبر ١٩٠٩ .

(٢) نفس المصدر .

« هل يدور بخلد أحد أن حكومة أهلية وطنية تفكر في هذا العمل ؟ اننا نجل رجال حكومتنا في أن تمر هذه الفكرة الغريبة بمخيلاتهم ولا نصدق عنهم تلك الاشاعات الكاذبة فليكونوا عند حسن ظننا بهم وليعلموا أنهم وكلاء عن هذه الأمة لا يقدمون على عمل الا اذا كانت فيه المصلحة لموكليها وهم مسئولون أمامها » (٣) .

كان هذا المقال بداية الحملة التي شنتها « صحيفة اللواء » على مشروع مد الامنياز وتبعتهما في ذلك معظم الصحف المصرية الناطقة باللغة العربية .

هذا في حين أن النبا الذي نشرته الأهرام كان يعنى أن المشروع قد اتفق عليه بالفعل (٤) . وذكرت أن السبب في موافقة الحكومة المصرية على هذا المشروع هو « ان الانجليز كانوا يريدون حفر قناة أخرى موازية خدمة لهندهم وأملاكهم في أفريقيا وغيرها » (٥) .

ولقيت حملة اللواء صداها في الصحف الأخرى فكتبت جريدة « المؤيد » - التي يصدرها الشيخ على يوسف والتي تميل الى جانب الخديو تقول في ٢٣ أكتوبر تقول :

« اذا كانت الدولة القوية تحسب حساب المستقبل الى ما بعد ٥٤ سنة على الأمة التي هي أضعف منها أن تحسب حساب المستقبل الى ما بعد ٥٥ سنة » (٦) .

وعادت اللواء تستأنف حملتها فكتبت في ٢٤ أكتوبر ١٩٠٩ تقول :

« ان الذين يفكرون في اتمام هذه المسألة لا يريدون الا اعادة

(٣) المرجع السابق .

(٤) الأهرام ١٨ أكتوبر ١٩٠٩ .

(٥) المرجع السابق . وعن موضوع حفر قناة أخرى راجع المؤلف كتاب : قناة السويس والطرق البدلة والمنافسة .

(٦) المؤيد ٢٣ أكتوبر ١٩٠٩ .

تمثيل الرواية التي مثلها اسماعيل باشا من قبل حيث باع المستقبل الباهر بالحاضر السيئ .. ومادامت مسألة تجديد الاتفاق في دور المخابرات فلا يستطيع أحد ارغام الحكومة على اجابة الشركة الى ما طلبت من مد امتيازها فان لها الحق في رفض ذلك خصوصا وان الرأي العام غير راض بالمرة « (٧) » .

وبدأت الشائعات تنتشر عن أسباب مد الامتياز فقيل : « ان اطالة أجل الشركة مقابل تعويض مالى أفيد لمصر ، فان الدول ربما تطالب الحكومة المصرية لما تصبح مالكة للقناة بتخفيض رسوم العبور منها للحد الأدنى بحيث لا يسمح لها بأن تتقاضى الا ما يكفى لمصاريف الصيانة فقط ، وربما طالبتنا الدول بجعل القناة مباحة كالبر سواء بسواء وكلفتنا فوق ذلك بمصاريف صيانتها » .

وردت « اللواء » على ذلك قائلة : « ما هى الضرورة التي تكرهنا على التكلم في هذه المسألة قبل حلول أجلها بستين عاما ؟ وما على حكومتنا لو رفضت البحث فيها الآن ؟ » (٨) .

صحيفة اللواء تنشر نص مشروع الاتفاق بين الحكومة والشركة :

نشرت صحيفة اللواء في عددها الصادر في ٢٨ أكتوبر ١٩٠٩ نص مشروع الاتفاق وهو يتضمن :

« أن تعطى الحكومة المصرية مبلغ أربعة ملايين جنيه على أربعة أقساط وتحصل الحكومة على ٢٪ من أرباح الشركة اعتبارا من عام ١٩٣١ و ٤٪ من عام ١٩٣١ و ٦٪ من عام ١٩٤١ و ٨٪ من عام ١٩٥١ و ١٠٪ من عام ١٩٦١ ونصف الأرباح من عام ١٩٦٩ حتى عام ٢٠٠٨ » .

(٧) اللواء في ٢٤ أكتوبر ١٩٠٩ .

(٨) اللواء ٢٨ أكتوبر ١٩٠٩ .

واشترطت الشركة الا تقل حصتها في الربح اعتبارا من ١٩٦٩ عن ٥٠ مليون فرنك بحيث اذا فرض ولم يزد الربح عن ذلك المبلغ فيذهب كله للشركة ولا تأخذ مصر شيئا وقبلت الشركة أن يكون لمصر ٣ مندوبين مصريين في مجلس الادارة اعتبارا من عام ١٩٦٩ وأن يكون للحكومة حق تفتيش الحسابات بمعرفة مندوب عنها *

كما ذكرت الصحيفة أن مذكرة مد الامتياز قد طبعت ووزعت على النظار ثم يقرها بعد ذلك مجلس ادارة الشركة في اجتماعه يوم ٨ نوفمبر وكذلك الجمعية العمومية للشركة التي تعقد في ديسمبر (٩) *

وأوردت صحيفة اللواء في نداء نشر بتوقيع من يدعى « رمسيس » موجهة الكلام الى رئيس مجلس الوزراء بطرس غالى باشا :

« ... انهم يقولون في مجالس الوزراء القدماء انك ما عجلت بقدمك من مصيفك لتتوب عن سمو الأمير - أى الخديو - في سفره الا لتتولى أمر هذه المسألة العظيمة « مسألة قناة السويس » فذكرنا هذا القول بما وصفك به جناب اللورد كرومر من انك خلال المشاكل وقلنا مع القائلين هل سيكون وزيرنا الأول في هذه المشكلة حلولا بريطانيا أم حلولا مصرية » *

ويقول النداء « اننا نعاهدك أن تنسى لك كل ما فات ان انت وفيت مصر حقها في هذه القناة فأختتم صفحك بمصافحة أمة » (١٠) *

الحكومة تلتزم الصمت :

ورغم كل ما نشرته الصحف لم تحرك الحكومة المصرية ساكنا فالتزمت الصمت التام ، ولم يعقب مسئول في الحكومة على ما كتبه

(٩) اللواء ٢٨ أكتوبر ١٩٠٩ .

(١٠) المرجع السابق .

الصحف ، ولم يبادر أحد بنفى المشروع أو تأييده • حتى ان جريدة « مصر الفتاة » ذكرت أن الأمر مجرد اشاعة لرفع سعر أسهم شركة قناة السويس • كما علقت صحيفة « الجريدة » على هذا الصمت بقولها :

« كلما زادت الحكومة فى كتمان المشروع زاد وارتاب الرأي العام فيه وطلب اعلائه » (١١) •

وقابل رئيس تحرير جريدة « اليراميد » الفرنسية رئيس الوزراء وسأله عما تم فى المشروع فأجاب بقوله : « ان المسألة تحت البحث » • وعقبت صحيفة « مصر الفتاة » على ذلك قائلة : « لا نريد أن نبحث فى جواب الوزير ولكننا نرجو أن تكون نتيجة هذا البحث حفظ حقوق المصريين » (١٢) •

الصحافة المصرية وراء طلب عقد اجتماع الجمعية العمومية :

وواصلت الصحف حملتها على المشروع فها هى جريدة « مصر الفتاة » تهاجم المشروع فتقول :

« ان الانجليز يخشون على مركزهم فى مصر ولذلك كانت مسألة مد الامتياز احتياطا لأنفسهم » وناشدت أعيان البلاد أن يقفوا سويا ، سواء كانوا من أعضاء الجمعية العمومية أو مجلس الشورى ويذهبوا الى الخديو بالاسكندرية ، طالبين منه أن يصدر أمره السامى بانعقاد الجمعية العمومية حتى تبحث هذا المشروع ، فان وجدوا فيه خيرا وقعوا عليه والا فيجب أن يرفض رفضا مطلقا » (١٣) •

(١١) الجريدة ٢٨ أكتوبر ١٩٠٩ •

(١٢) مصر الفتاة ٢٧ أكتوبر ١٩٠٩ •

(١٣) مصر الفتاة ٢٨ نوفمبر ١٩٠٩ •

وتصدرت صحيفة « اللواء » الصحف المصرية في نشر ما يصلها من أنباء عن مشروع مد الامتياز في صحفتها الأولى ، فسبقت بذلك جميع الصحف . كما نشرت اللواء سلسلة مقالات لأمين الرافعي عن تاريخ القناة وما لحق بمصر من خسارة في الأموال ، وعمدت الى توجيه النداءات في مقالاتها الى رئيس مجلس الوزراء والوزراء تطلب منهم ضرورة عقد الجمعية العمومية لعرض المشروع عليها لاستفتاء الأمة فيه ، وقالت للوزراء : « اننا لا نزال نحمل بين جنبينا روح الأمل فيكم بالرغم مما يشيعه أعداؤكم عنكم في كل حفلة وناد * * اعملوا لأبنائكم وأخوانكم * وادعو الجمعية العمومية لتناقش المسألة مناقشة يؤيدها الحق والقانون » (١٤) *

ونشرت اللواء نبأ اجتماعات « مائة طالب حقوقى » المطالبة بعرض المشروع على الجمعية العمومية ، كما طالبت الصحيفة القراء بارسال برقيات للخدو بهذا الخصوص ، كما رحبت بقرار الحزب الوطنى الذى طلب فيه من الخديو الا تحرم الأمة من أخذ رأيها في المفاوضات (١٥) *

« المؤيد » تطالب تصديق الباب العالى على المشروع :

هاجمت « المؤيد » المشروع وطالبت الخديو بضرورة الحصول على تصديق الباب العالى على المشروع * وذكرت الصحيفة : « ان التاريخ قد حفظ للمرحوم محمد سعيد باشا أنه جمع بين الشرق والغرب وغير خريطة العالم بإنشاء هذه القناة ، وتود ان يحفظ التاريخ لمولانا الخديو الحالى أن يجمع بين مصر وقنالها في عام ١٩٢٩ ، (١٦) *

(١٤) اللواء ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ .

(١٥) المرجع السابق .

(١٦) المؤيد ٣٠ أكتوبر ١٩٠٩ .

استجابة أعضاء الجمعية العمومية والحكومة لنداء الصحف :

واستجاب أعضاء الجمعية العمومية لنداء الصحف فاجتمع عدد كبير منهم في دار على شعراوي باشا وكان من بينهم أحمد لطفى السيد بك وقرروا ارسال التماس للخديو ولكل من النظار بطلب عقد الجمعية العمومية بصفة استثنائية لعرض شروط الشركة ومناقشة المشروع من كل وجوهه * وأرسل الأعضاء مذكرة الى المعتمد البريطانى الدون جورست هذا نصها :

« نسأل جنابكم بأن تشيروا على الحكومة الخديوية بأن تعلن المخابرات التى بينها وبين شركة قناة السويس بشأن امتداد أجلها ، باستشارة الجمعية العمومية فى المشروع الخطير الذى تترتب عليه الفوائد الجمة ان روعيت مصلحة البلاد وعظم الضرر ان اهمل شأنها أو أمرها » (١٧) *

ولم تستطع الحكومة بعد ذلك الاستمرار فى تجاهل الحملة فبعثت الى الصحف فى ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ بالمذكرة التى قدمها بول هارفى - المستشار الانجليزى لوزارة المالية - الى مجلس الوزراء بطلب الموافقة على المشروع ، وقد جاء فى هذه المذكرة ، مغالطات بعيدة عن الحقيقة التى استعرضناها ومن واقع الوثائق البريطانية فى الصفحات السابقة * وعلى أية حال أهم النقاط التى وردت بهذه المذكرة :

١ - كانت وجهتنا المحافظة على مصالح مصر أثناء المفاوضات الطويلة التى دارت بشأن مد الامتياز *

٢ - العملية المشروعة لا تبرر فى نظر الأجيال القادمة الا اذا

كانت المبالغ المتحصلة منها تستعمل فى مشاريع تعود على البلاد بالنفع .

٣ - الأرباح التى تعود على مصر يجب الا تنفق فى حاجات الميزانية العادية وانما يجب أن تصرف على أعمال تقدم البلاد كالحرى والسكك الحديدية وغير ذلك .

٤ - من العدل والمفيد اقتصاديا ألا تكون أرباح القناة المقبلة للجيل المقبل وحده بل يجب أن يشترك معه جيل مصر الحاضر .

٥ - لا تستطيع مصر أن تعارض ، متى عادت إليها القناة ، فى نقص تعريفه المرور فى القناة نقصا كبيرا بل من المحتمل أن ترمى طلبات الدول الى جعل المرور فى القناة حرا ومجانا .

٦ - لا يصدق على الاتفاق ولا تسرى أحكامه الا بعد أن تصدق عليه الجمعية العمومية لمساهمي الشركة .

٧ - قلل بول هارفى من أهمية قناة السويس ، وذلك بما يتوقع ظهوره من اكتشافات واختراع طرق حديثة للمواصلات (١٨) .

ولم تستطع الحكومة تجاهل الحسابات الصحفية ، فاجتمع مجلس الوزراء فى أول نوفمبر سنة ١٩٠٩ برئاسة الخديو عباس حلمى الثانى الذى قدم موعد حضوره من الأناضول وصدر الأمر العالى عقب الاجتماع بدعوة الجمعية العمومية للانعقاد وبذلك انتشرت الصحف المصرية فى الجولة الأولى من صراعها لمنع مد الامتياز .

ونشرت صحيفة المؤيد أن الخديو قال للنظار أن واجب الجمعية أن تنظر للمشروع نظر العاقل الذى يغلب المصلحة الحقيقية على

(١٨) اللواء والجريدة ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ .

الشعور ، وأن تبرهن بدقة من جديد على كفاءة الأمة للحكم بدقة
وبصيرة على المشروعات الخطيرة (١٩) .

وعلمت « اللواء » على الأمر العالى فقالت : « هي أول مرة في
تاريخ مصر اذعنت فيها الحكومة لصوت الأمة » (٢٠) .

ورجبت « الجريدة » بالقرار فقالت : « ان رأى العام المصرى
أخذ يظهر بمظهر أقوى كثيرا مما يتصوره الأوروبيون الذين يشتغلون
بالسياسة في هذا البلد » .

وأى دليل على هذا التقدم من الحركة الفكرية التي شملت
القطر كله من أجل مسألة القناة » (٢١) .

تأجيل اجتماع الجمعية العمومية :

ثم سكنت الوزارة عن تحديد يوم لانعقاد الجمعية ، حتى ظن
أنها قد عدلت عن المشروع ولكنها اتهمت الى عرضه بعد أن أدخلت
عليه تعديلا يسيرا ، وصدر الأمر الخديوى في ٢٧ يناير ١٩١٠ بتحديد
الأربعاء ٩ فبراير لانعقاد الجمعية (٢٢) .

هذا وقد تردد أن تأجيل اجتماع الجمعية العمومية كان انتظارا
لاجتماع الجمعية العمومية لمساهمة شركة قناة السويس ، وقيل ان
الانجليز هم الذين أوعزوا بهذا التأجيل بعد أن عرفوا بأن الجمعية
العمومية المصرية سترفض المشروع ، ولجأت الشركة الى سلاح آخر
هو محاولة الخداع فقد اذاعت وكالة « هافاس » الفرنسية في
٨ نوفمبر ١٩٠٩ برقية جاء فيها :

-
- (١٩) المؤيد ٢ نوفمبر ١٩٠٩ .
 - (٢٠) اللواء ٣ نوفمبر ١٩٠٩ .
 - (٢١) الجريدة ٣ نوفمبر ١٩٠٩ .
 - (٢٢) الرافى ، محمد فريد ص ١٦٥ .

« ان مجلس ادارة شركة قناة السويس قرر رفض ما عرضته الحكومة المصرية وان المسألة ستؤجل الى أجل غير مسمى » *
 واذاغت وكالة « رويتر » الانجليزية برقية أيدت فيها ما قالته وكالة « هافاس » ، وعلق أحمد لطفى السيد على ذلك بقوله : « ان عمل الشركة هو دلال تجارى » (٢٣) *

الصحافة المؤيدة للمشروع :

صحيفة المقطم :

انفردت هذه الصحيفة - لسان حال سلطات الاحتلال - بالدفاع عن المشروع ولم تتعرض لمشكلة مد الامتياز الا فى ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ فكتبت تقول :

« بدا المشروع كلما مر يوم وقرأنا أقوال المعارضين على تمديد امتياز ترعة السويس زدنا اقتناعا فى ضعف اعتراضاتهم بأنه ليس ثمة ما يقتضى رفضه ، بل ان مصلحة مصر تقتضى بقبوله بوجه الاجمال ان لم يكن بوجه التفصيل » (٢٤) *

وفى مقال للدكتور شبلى شميل عنوانه « العالم بعد ٦٠ سنة » كتب يقول فى هذه الصحيفة :

« ان الشركة بقبولها هذا الاتفاق خاسرة لا محالة مهما أبدع الماليون والاقتصاديون والسياسيون فى الحساب * ان قناة السويس للعالم أجمع من المنافع العمومية التى لا يعرّها المستقبل القريب ، انها من حقوق مصر أكثر مما هى من حقوق الصين أو أمريكا ... وعلى الجمعية ان أحسنت رأيها النظر اليوم لا فى قبول

(٢٣) الجريدة ٩ نوفمبر ١٩٠٩ *

(٢٤) المقطم ٤ نوفمبر ١٩٠٩ *

ذلك المبلغ أو رفضه ، بل في كيفية صرفه من منافع مصر ، فذكر لعلها تنفع الذكرى « (٢٥) » .

ولجأت المقطم الى حيلة أخرى فقالت : « كل منا يدعى ان مشروع مد الامتياز سياسة انجليزية لقضاء مصلحة انجليزية لا يستطيع أن يقيم على هذه الدعوى دليلا ، وبفرض ذلك فماذا يهمنا مادام فصل الخطاب بيدنا لا بيدها وقبول المشروع أو رفضه متوقفا علينا » (٢٦) .

كما ذكرت في عدد آخر « ان الحكومة الانجليزية غير مهتمة بهذا الأمر لأنها اذا ارادت السيطرة على التربة (٢٧) لأجل مصالحها الخصوصية فسيطرها عليها وهي في يد مصر ليست أصعب من سيطرتها عليها وهي في يد شركة عمومية » (٢٨) .

وتكتب المقطم تحت عناوين ضخمة « ماذا نفعل بالمال » بعد الاتفاق على القتال ، وتهدف المقطم بذلك صرف الاذهان عن الاهتمام بحقيقة المشكلة وجوهرها ، فتقول :

« المسألة الكبرى التي هي أولى المسائل بالاهتمام وأشدها تأثيرا في الخاص والعام ليست مسألة امتياز القناة ولا مسألة حسابات السودان بل مسألة الآفات التي حلت بمحصول القطن في هذا العام فخصيت آمال أهل القطر وأطالت مدة الشدة والعسر » (٢٩) .

ثم تكتب المقطم سلسلة مقالات بعد ذلك بعنوان « مد أجل قناة

(٢٥) المرجع السابق .

(٢٦) المقطم ١٠ فبراير ١٩١٠ .

(٢٧) نقصد الجريدة (قناة السويس) وتطلق معظم صحافة ذلك الوقت لفظة

ترعة على القناة .

(٢٨) المقطم ٦ نوفمبر ١٩٠٩ .

(٢٩) المقطم ٩ نوفمبر ١٩٠٩ .

جنيه على القليل بحجة أن القنال يمكن أن يربح مصر هذا المال
أو أكثر منه في مدة ٤٠ سنة بتبديء بعد ٥٩ سنة وقالت في النهاية
تساءل كيف يكون حال القناة بعد سنتين سنة ؟

ومن يضمن لنا أولا أن القناة يبقى جزءا من مصر ؟ وثانيا أن
الأهم الأخرى ترضى ان تبقى رسم المرور كما هو الآن أو أكبر مما هو
عليه . وثالثا ان مصر تأخذ هذا الرسم كله وحدها وتتصرف فيه
بحسب مشتهاها . ورابعا احتياج العالم الى هذه الترفة يبقى كما هو
الآن ولا يستغنى عنه بطرق أخرى كثيرة (٣٣) *

صحيفة الوطن :

من الصحف التي أيدت مشروع مد الامتياز وسخرت من اللواء
ومن قولها ان القناة لو استخلصت للأمة سيكون صافي أرباحها في
الأربعين سنة التي تريد سلبها الشركة آلاف الجنيهات وسخرت من
هذه الأرقام وقالت انه يلوح لها أن هذه المسألة أصبحت ذريعة
لاشتغال الرأي بأمور كثيرة لا تتعلق بالمشروع واتخاذها سندا فهذا
نكايه في فلان يرفض وتمنى استقالة الوزارة ليحل محل أحدهم وهذا
يظهر بوجهين (٣٤) *

صحيفة مصر :

أيدت المشروع وأخذت تعدد الفوائد التي ستعود على مصر من
قبوله وتأسفت لأن البعض ما يزال يرفض المشروع ويبني رأيه على
اعتقاد أن مستقبل القناة سيكون عظيما وان ربحه مضمون لمصر ثم

(٣٣) المصدر السابق ، نقلا من د. برج ص ١٥ المرجع السابق .
(٣٤) جريدة الوطن ١٧ فبراير ١٩١٠ - د. برج ، دراسة الحركة الوطنية
ص ٤٩ - ٥٠ .

ثم هو يظن أن في مد أجل الامتياز زيادة للنفوذ في البلاد ولذا يجب رفض المشروع بصرف النظر عن أى ربح + وأشارت بوجوب تحكيم العقل وعدم الانصياع وراء الرأى الذى يقول برفض المشروع الا اذا أثبت بالبحث الدقيق أن مصلحة البلاد تقضى بذلك الرفض •

اذ لا يستبعد أنه اذا رفضت مصر المشروع خسرت المنفعة التى ستعود عليها ، السنتين سنة المقبلة ولم تريح شيئا بعد نهاية الامتياز وان مشروعا كهذا يجب الا يرفض بلا بحث أو جدال بدعوى انه يضع على مصر خيرا كبيرا فى المستقبل ومضت الصحيفة تقول فى عددها ٤ نوفمبر ١٩٠٩ انما الذى يجب أن يبحث فيه هو المشروع المالى نفسه ، وهل يمكن استنباط ما هو أفضل منه على أن يكون مقبولا لدى الشركة صاحبة الحق فى الرفض والقبول ، اذ المفهوم من عبارة المستشار المالى ان هذه الشركة ترى تلك الشروط التى وضعتها الحكومة المصرية ثقيلة على المساهمين فقد لا تقبلها حين تعرض للمناقشة على جمعيتها العمومية فاذا زادت المطالب من جانب الحكومة المصرية كان من المؤكد أن الشركة لا تقبل ما يعرض عليها فتضيع مصر فرصة قد لا تعرض عليها بعد (٣٥) •

الصحف الأجنبية في مصر تؤيد مد الامتياز :

بلغ عدد الصحف الأجنبية في القاهرة ١٣ صحيفة يومية أوروبية و ١٢ صحيفة عربية (١) * اتفقت معظم الصحف الأجنبية في مصر على تأييد مشروع مد الامتياز *

الصحافة الانجليزية :

صحيفة الاجيشيان جازيت :

وهي لسان حال الانجليز ، وهي جريدة شبه رسمية أيدت مشروع مد الامتياز تأييداً مطلقاً ، واستعدت السلطات على الصحف الوطنية المناهضة للمشروع ، وطالبت بعدم أخذ رأى الجمعية العمومية في أول الأمر ، ثم لجأت الى سلاح التهديد والوعيد بعد احالة المشروع للجمعية العمومية * وطلبت من الأعضاء الموافقة على المشروع حتى تلجأ الحكومة الى استشارتهم في جميع الأمور *

وكتبت تقول : « *** ان مصر وحدها ليست كفؤا لتحمل التبعات الثقيلة التي تنشأ عن امتلاك القناة * والأمل قليل بامتلاك هذا

(١) بلغ تعداد مصر في ذلك الوقت ١٢ مليون نسمة (١٩١٠) من بينهم عشرة آلاف قارىء مثقف وقلة قليلة منهم تهتم بالصحافة الأوروبية . راجع : Alexander, J, The truth about Egypt, op. cit., P. 293.

القطر للقناة حتى بعد عام ٢٠٠٨ ، فقد تضطر انجلترا أن تبقى بمصر تحت مراقبتها احتفاظا بمصالحها » (٢) •

وقد فسرت الاجيشيان جازيت ، في عددها الصادر في ٢٧ أكتوبر ١٩٠٩ ، مسألة مد الامتياز بأنه يرجع الى الخوف من ان مصر اذا آلت اليها قناة السويس بعد ستين عاما قد تعمل ما عملته كولومبيا في مسألة قناة باناما فترفض تجديد الامتياز ، أو تشترط لتجديده شروطا ثقيلة (٣) •

وعندما رفضت الجمعية العمومية مشروع مد الامتياز علقت « الاجيشيان جازيت » على ذلك بقولها : « ان هذا يعتبر دليلا على عدم كفاءة الأمة المصرية لأن تحكم نفسها بنفسها (٤) » •

الصحافة الفرنسية :

دافعت الصحافة الفرنسية عن مشروع مد الامتياز ، وبخاصة الصحف المالية وأكدت للمساهمين بأن أرباحهم لن ينقص منها شيئا حتى بعد مناصفة الحكومة المصرية للشركة في أرباحها (٥) • وتذكر هنا مواقف بعض هذه الصحف الفرنسية :

(١) صحيفة البروجريه :

ولم تجد صحيفة البروجريه ما ترد به على مقالات الصحف الوطنية سوى قولها أنه لا يوجد رأى عام في مصر ، فان مضر الحقيقية - في نظرها - تتكون من ملايين الفلاحين ، وهؤلاء بعيدون عن الضجة التي

(٢) الزريدة في أول نوفمبر ١٩٠٩ (نقلا عن الاجيشيان جازيت) •

(٣) روزشتين ، تيودور ، المسألة المصرية (نقلا عن الاجيشيان جازيت في

٢٧ أكتوبر ١٩٠٩) ص ٣٥٦ - ٣٥٧ •

(٤) الحفناوى ، مشكلة قناة السويس ج ٤ ص ٥٨٢ •

(٥) جريدة الميزد ٢٤ فبراير ١٩١٠ ،

(٦) تصدر باللغة الفرنسية •

يحدثها مئات المستغلين بالسياسة في القاهرة والاسكندرية » وقالت :
« ان من أسباب المعارضة في المشروع سوء النية لقسم كبير من
الجرائد الوطنية » (٧) *

كما كتبت تقول في ١٠ يناير ١٩١٠ : « لابد من تصديق الحكومة
المصرية أولا على المشروع » (٨) *

كما علقت البروجرية على قرار الجمعية العمومية برفضها المشروع
بقولها :

« الجمعية انتحرت لأنها أبت على الوزارة الدفاع » (٩) *

(ب) صحيفة البورص اجيشين :

وتحدثت هذه الصحيفة في مقال لها قائلة : « ان الاحتلال
سيخذ من رفض الجمعية ذريعة من الذرائع لرد المتعجلين بطلب
الدستور خائبين حيث تقول لهم اتم لستم أهلا للمجلس النيابي
لانكم في المسألة الوحيدة التي اتيحت لكم فيها الفرصة لاطهار
مواهبكم البرلمانية قد عجزتم عن تمييز ماهية المصالح الحقيقية لمصر *
كما وأن الجمعية أخطأت وجاء قرارها ناقصا .. وشبهت الجمعية
بالطفل الغاضب من الأكل لا يكون حظه سوى الحرمان منه في
النهاية » (١٠) *

(ج) الجورنال دى كير :

أوردت مقالا بعنوان « مسلك الجمعية يحزن مجبى مصر » (١١) *

(٧) اللواء في ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ (نقلا عن الصحيفة المذكورة) *

(٨) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧١٥ *

(٩) اللواء ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ (نقلا عن البورص) *

(١٠) اللواء ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ (نقلا عن البورص اجيشين) *

(١١) الجورنال دى كير ١٨ أبريل ١٩١٠ *

(د) صحيفة البراميد Les Pyramides (١٢) :

قامت صحيفة البراميد بشرح موضوع مد الامتياز وافسحت صدرها لبيان اسانيد مؤيديه ومعارضيه . ودرست كل تفاصيله في أعداد متتالية نشرت في شهرى أكتوبر ونوفمبر ١٩٠٩ ، وفي يناير وابريل سنة ١٩١٠ ، ثم أتاحت للأقلام أن تتبارى في شرح القضية ودراستها ، ونقلت عن الصحافة الوطنية الى الأجانب رأى الوطنيين ، ونقلت عن الصحافة الأجنبية الى الوطنيين رأى الأجانب ، ولم يفت (البراميد) أن تشيد بموقف الحكومة من الجمعية التشريعية (المقصود الجمعية العمومية وليس التشريعية) حين قررت وزارة محمد سعيد أن رأى الجمعية سيكون قاطعا في القضية ، وقد هلمت لذلك ، واعتبرت قرار الحكومة خطوة سليمة نحو الديموقراطية الصحيحة ، وهنأتها عليها مرجبة بالتطور الملحوظ من الحكم نحو المحكومين (١٣) .

-
- (١٢) صحيفة مصرية فرنسية صدى للآهرام تنقل المرائى العام الاوروبى آمال مصر وآلامها وصورا صادقة عن نهضتها وجهادها في سبيل حريتها واستقلالها .
 ابراهيم عبده ، تاريخ مصر في خمس وسبعين سنة دار المعارف ١٩٥١ .
 ص ٤١٦ .
 (١٣) صحيفة البراميد ٢٦ أكتوبر ١٩٠٩ ، ٦ نوفمبر ١٩٠٩ ، ٧ نوفمبر ١٩٠٩ ، ١٥ ابريل ١٩٠٩ .
 ابراهيم عبده ، مرجع سبق ذكره ص ٤٢٣ .

تحليل مواقف الصحف المصرية من مشروع مد الامتياز

صحيفة اللواء :

جاءت صحيفة اللواء في مقدمة الصحافة المصرية في العقد الأول من القرن العشرين تحمل مشعل الدفاع عن مصر ضد مؤامرة مد امتياز شركة قناة السويس ، فقد حملت على المشروع واشتدت في تقده حتى أصبحت خلال الفترة من أكتوبر ١٩٠٩ وحتى ٧ أبريل ١٩١٠ مجرد نشرة عن أخبار المشروع وتاريخ قناة السويس وخسارة مصر بسببها ومدى الخسارة التي ستعود على البلاد في المستقبل اذا ما تم مد امتياز الشركة واشترك في هذه الحملة جمهرة من كتاب صحيفة اللواء ، أمثال محمد فريد وعبد العزيز جاويش * وأمين الرافعي وعلى فهمي كامل (شقيق الزعيم مصطفى كامل) وعبد السلام وهبى (بك) ومحمد طلعب حرب (بك) ومحمد لطفى جمعة وصابر صبرى *

وقد قادت اللواء الحملة الصحفية دون غيرها من الصحف فقامت بحشد القراء وتعبئتهم روحيا وذهنيا ضد المشروع فقامت بنشر جميع الآراء التي وصاتها من مصر أو من الخارج سواء من المصريين أم من الأجانب *

كما اهتمت اللواء بشهر كل ما تكتبه الصحف غير العربية مع المشروع أو ضده وهاجمت بعنف صحفيي الاجيشان جازيت والتيمس البريطانيتين ، اللتين أيدتا المشروع ، وردت على الحجة بالحجة وانتهت من هذا كله أنه من غير المتوقع أن تؤيد مثل هذه الصحف الاتجاه الوطني أو ترعى مصلحة مصر .

وساهمت « اللواء » في دعوة قرائها الى الكتابة للأعضاء الجمعية العمومية للمطالبة باجتماعها للنظر في المشروع ثم طالبت قراءها بأذ، يبرقوا الى الأعضاء عند نظر المشروع للوقوف مع مصر في الاجتماعات .

ولم تتردد اللواء في مهاجمة الخديو وخاله الأمير حسين كامل أو بطرس غالى باشا . رئيس الوزارة وخلفه محمد سعيد (باشا) عندما وجدت أنهم يلجأون الى الوعد والوعيد لاقناع الجمعية بالموافقة على المشروع .

المؤيد والدستور ومصر الفتاة :

أجبت هذه الصحف على معارضة المشروع وان كانت تنشر بعض الرسائل التى تصلها تأييدا لمد الامتياز وتقول ان ذلك عملا بحرية الرأي (١) .

العسل :

سارت هذه الصحيفة التى أصدرها محمد فريد - فى ٧ مارس عام ١٩١٠ - على نفس السياسة التى سارت عليها اللواء وقد عطلتها حكومة محمد سعيد باشا فى ٢٠ مارس ١٩١٠ أى بعد أقل من أسبوعين من صدورها .

(١) المؤيد ٨ نوفمبر ١٩٠٩ .

الجريدة :

سارت على نهج اللواء في مهاجمة المشروع وقام أحمد لطفى السيد (٢) بالتوقيع على العريضة التى طالب فيها الأعضاء الخديو بعقد الجمعية لأن دعوة أحمد لطفى السيد كانت تهدف الى تحقيق نظام حكم ديسوقراطى فى مصر .

وقد اتجهت الجريدة الى الميل لاعتبار مشروع مد الامتياز له الصبغة المالية لا السياسية . فقد ذكر أحمد لطفى السيد فى مقال له :

« ان الظروف التى نحن فيها الآن تجعلنا نجارى فكرة القائلين بأن وجود القناة فى يد شركة دولية فيه نوع من المصلحة لمصر ، وعلى ذلك نكرر دائما أن الموضوع الذى نبث فيه ليس هو هذا مطلقا بل موضوعنا هو ما اذا كان المعروض من الشركة يصح أن يكون مقابلا للفائدة التى سنستفيدا من القناة فى مدة الامتياز الأول ، ونكرر أن الحساب قد هدى الى أن الغبن فى الصفقة فاحش والغبن مانع دائما من امضاء العقد » (٣) .

صحيفة الأهرام :

وقفت الأهرام فى أول الأمر موقف التردد بين تأييد المشروع ورفضه . وبشرت بأن المشروع سيتم لا محالة ، أو أنه أوشك على أن يتم ، ثم أيدت مد الامتياز وأخذت تناقش كيفية صرف المبالغ التى ستحصل عليها مصر مقابل مد الامتياز .

وبعد ذلك عادت لتعارض المشروع . وكان أول ما نشرته الأهرام عن موضوع مد الامتياز نأ جاء فيه : « ان المباحثة بين الحكومة

(٢) وهو أيضا عضو فى الجمعية العمومية .

(٣) الجريدة ١٣ فبراير ١٩١٠ .

المصرية وشركة قناة السويس كادت تفضي الى الاتفاق التام * * ولقد كانت مصر تسر بهذا الاتفاق لو أخذ مليون من هذه الملايين وانفق على انشاء المدارس حتى يستطيع أبناء مصر تلقي العلم * وكم نعجب لأمة تؤخذ أموالها ويتصرف الغير في شئونها فأنا موقن أن نظارنا لا يعرفون حتى الساعة شيئا من أمر الاتفاق والمباحثة فيه * * وانا لنأمل من النظار المصريين أن يطلقوا مناصبهم اذا رأوا أن السياسة قد عادت الى طرح أملاك مصر بالمزاد دون أن ينتفع المصريون بشيء من الأثمان كما كان في قديم الزمان بل في كل وقت وأوان « (٤) »

كما كتبت الأهرام : « ولم نر جريدة من جرائد أوروبا توخت في هذا الاتفاق من الوجهة السياسية فكلها بحث دقيق في الوجوه المالية فقط ، كأن تلك القناة التي امتلكت مصر وهي شطر من ملكها لاتهم الآن السياسيين بل الماليين * وما أصدق ما قال اسماعيل باشا يوم اختلف مع دى لسبس على القناة :

انما أخشى أن تصبح مصر للقناة لا أن تظل القناة ملكا لمصر « (٥) »

ثم تبين الأهرام الخسارة الفادحة التي تصيب مصر اذا وقعت هذا الاتفاق بقولها : « اذا وقفنا مع صحف أوروبا عند الحد المالي دون السياسى فانا نرى الشركة رابحة والحكومة خاسرة لأنها تباع اليوم بثلاثة ملايين جنيه القناة التي تكون ملك مصر الحال بكل معداتها وآلاتها بعد ٥٥ سنة *

(٤) الأهرام ١٦ أكتوبر ١٩٠٩ ، وراجع أيضا ، ابراهيم عبده ، تاريخ مصر في ٧٥ سنة ص ٢٨١ .
(٥) الأهرام ١٨ أكتوبر ١٩٠٩ .

وإذا كانت الحكومات تعد المشاريع للربح والغنى بعد المئات من السنين فإن حكومة مصر بمثل هذا البيع تخسر ما يمكن أن يكون ذات يوم مصدر ثروة ومنبع خير لها ولأبنائها» (٦) *

وفي ختام مقالها هاجمت جورست والانجليز بقولها : « * وقد عرفنا سياسة الدون جورست هو ومستشار المالية على هذا النحو من الأعمال ، أى بيع ما يمكن بيعه والانتفاع به الآن دون النظر الى مستقبل الأيام * هذا اذا نحن لم نقل انهم يتوخون من هذا البيع خدمة الانجليز بثلاثة ملايين جنيه تنفق على السودان ويمد أجل الامتياز لأبناء التاميز الحاصلين مع حكومتهم على ٦٥٪ من أسهم تلك القناة » (٧) *

وعلى أية حال عندما اشتدت حملة الصحف الأخرى على المشروع اقتدت الأهرام بهم وعارضت المشروع ولكن في تعقل وكانت هي الصحيفة التي نشرت حديث الأمير حسين كامل الذى أيد فيه المشروع * * وهي التي ردت على محمد فريد بك عندما هاجم الأمير فقد كتبت مقالا بتوقيع « أحد الناس » وفيه يهاجم محمد فريد ويقول « لو أن في مصر من يقف لقناة السويس فالأمير حسين هو أول من يقف لها وأبوه حافرها ومجريها وهو عليها احرص منك يا فريد » *

وقد حرصت الأهرام بعد ذلك وفي كل مناسبة على أن تذكر أنها وقفت تعارض مد الامتياز *

وقد افرد الكتاب الذى أصدرته في عام ١٩٥١ عن « جريدة الأهرام » فصلا خاصا تشرح فيه موقف الجريدة جاء في ختامه :

(٦) نفس المصدر *

(٧) الأهرام ١٨ أكتوبر ١٩٠٩ *

« وبعد فهذه هى قصة مد امتياز قناة السويس وهى جديرة بأن تسجل فى تاريخ الأهرام وتحسب لها لا عليها ، كما زعم بعض الزاعمين ، وهى حسنة من حسناتها تضاف الى سجلها فان موقفها من القضية بحثا وتنقيا ورعايتها للعواطف الشعبية كان أمرا ظاهرا فى جميع الأخبار والمقالات والأحاديث التى أجرتها مع المصريين والأجانب ولم تغفل قط المصلحة الوطنية فى ذلك كله والذين يعودون الى صيغة الرفض التى صدرت عن الجمعية العمومية يجدون فى روحها وألفاظها الكثير مما تحدثت به الأهرام فى هذا الموضوع فى افتتاحياتها ، وكان حديثا عميقا مدروسا يمتاز بخلوه من الهجوم وبعده عن الماترات وترفعه عن النظر الى الشخصيات » (٨) .

مواقف الكتاب الأجانب من مشروع مد الامتياز :

أخذ هذا الموضوع اهتمام الكتاب الانجليز وغيرهم فأفردوا له فصولا فى مؤلفاتهم عند دراستهم لهذه الفترة من تاريخ مصر الحديث . أيد معظمهم مشروع مد الامتياز الا أن قلة منهم عارضته نذكر منهم تيودور روتشتين * ونذكر فيما يلى بعض هؤلاء الكتاب :

ارتولد ولسون Wilson

يذكر ولسون فى مؤلفه المعروف عن قناة السويس ، أن اقتراح مد امتياز شركة قناة السويس كان بلاشك مربحا وله مزايا لمصر ، ولكنه فى نفس الوقت أكثر ربحية ومزاياه للشركة أكثر من العائد لمصر (٩) .

أما بالنسبة لقرار عرض موضوع مد الامتياز على الجمعية

(٨) ابراهيم عبده ، جريدة الأهرام . تاريخ مصر فى ٧٥ عاما . دار المصنف ١٩٥١ ص ٢٨٦ .

Wilson A., The Suez Canal op. cit., P. 95.

(٩)

العمومية والتي كلفت رئيس الوزراء بطرس غالى حياته ، فقد أخذنا
ولسون على جورست ذلك ، وانتقده بقوله : « ان جورست لم يقدر
احتمالات الموقف تمام التقدير واعتمد كثيرا على نفوذ الخديو ومجلس
النظار الذين يمكن ان يمارسوه في هذه المسألة » • وقارن ولسون
بين كرومر وجورست قائلاً ان الأول نادرا ما كان يقع في مثل هذه
الهفوة الشرك (١٠) • وأخطأ ارنولد ولسون عندما ذكر أن الدول
البحرية الكبرى لم تدرك أو تتحقق من أهمية وخطورة قضية مد
امتياز شركة قناة السويس عندما اثيرت على الرأي العام عام ١٩٠٩ ،
فلم يكن هناك تمثيل للبريطانيين عند بداية المشكلة (١١) •

الكسندر ج. • Alexander. J. :

يرجع الكسندر سبب مد الامتياز الى تصميم بريطانيا على عدم
تقوية مركزها باعلان الحماية على مصر ، وفي مواجهتها للمعارضة
المتزايدة ، فكان من الضروري لبريطانيا لضمان المستقبل واعتبارا
لمصالحها الهائلة في شركة قناة السويس • فعن طريق القناة من جهة
والسودان من جهة أخرى يمكن السيطرة على مصر وادارتها بكفاءة ،
ونظرا للظروف السائدة (١٩٠٩ - ١٩١٠) فليس من الحكمة عندئذ
« ارخاء هذه السيطرة » أو حتى مجرد التفكير في أى امتياز قد
يؤدى أو يعمل ضد الدولة المحتلة ، بالإضافة الى أن مد الامتياز قد
سيؤدى الى استمرار السيطرة على القناة حتى عام ٢٠٠٨ ، وهو في
نفس الوقت سيدر على مصر ايرادا بعد عام ١٩٢١ سيزداد بنسب
متزايدة حتى عام ١٩٦٨ • بالإضافة الى ذلك فقد أكدت بريطانيا انها
ليست لديها مصالح خفية يمكن استخدامها في نصح الحكومة

« ... Lord Cromer would scarcely have fallen into such
a trap.» Wilson, op. cit., P. ٩٨ (١٠)

(١١) راجع ص ٨٨ - ٩٣ من هذا البحث ، يوضح اهتمام الشركات الملاحية
وملاك السفن بهذه المشكلة .

المصرية لمد امتياز الشركة لأن التحفظ الخاص بإحياء قناة السويس
في اتفاقية القسطنطينية (١٨٨٨) قد انتهى بالاتفاق الودي
عام ١٩٠٤ (١٢) •

ويصف الكسندر الصراع حول موضوع مد الامتياز بأنه قد
جعل البلاد في حالة من الارتباك ، ووضعها على حافة الثورة قبل أن
يتم البت في مد الامتياز بشكل نهائي • ويستشهد الكاتب بمراسل
جريدة « الفينانشيال تيمز » الذي يصور الضغط الرهيب من جانب
الصحافة المصرية لإجبارها على نشر نصوص اقتراح مد الامتياز ،
وقد اعتبر الرأي العام هذا الضغط على الحكومة المصرية ، بمثابة
نجاح للحزب الوطني • ثم تحولت الحملة بعد ذلك على « مشروع
مد الامتياز » وارتكبت الحكومة خطأ قاتلا بالموافقة على الحاف
الحزب الوطني في الطلب على أن تلتزم الحكومة بالوعد بعدم الموافقة
على المشروع قبل عرضه على الجمعية العمومية • ويرى الكسندر
أن هذا الوعد أعطى الجمعية العمومية دورا عضويا في قانون الدولة ،
وأصبح فيما بعد سلطة في يد (المتطرفين) (١٣) •

وأخذت جهودهم في التأثير على أعضاء الجمعية العمومية للاعتقاد
بأن مسألة اتفاقية قناة السويس إنما كانت فقط أساسا لذريعة أخرى
وهي كراهية سلطات الاحتلال لأنه سرق حقوق البلاد الشرعية (١٤) •

ورأى الكسندر أن عرض مشروع مد الامتياز على الجمعية
العمومية كان تجربة مؤلمة لهيبة بريطانيا وذلك فيما يختص بإمكانية

Alexander, op. cit. P. 284.

Extremists

(١٢)

(١٣) يطلق الكسندر في كتابه « لفظة المتطرفين

على الوطنيين أو رجال الحزب الوطني •

Alexander, PP. 298 — 9.

(١٤)

منح مصر حكومة ذاتية * وانه يجب الاعتراف بان ذلك الأمر يعتبر
احد الاخطاء القاتلة لسياسة انجلترا في الشرق الأدنى (١٥) *

لورد لويدي Lord Lloyd

هاجم لورد لويدي في كتابه - مصر منذ كرومر - سياسة
جورست في فصل عنوانه :

« نتائج السياسة الجديدة » فكتب يقول : « لقد بدا واضحا
الآن أن السياسة التي بدأها جورست قد فشلت تماما في أهدافها ،
فقد أدى موضوع مد الامتياز الى ردود فعل حادة في كل قطاعات
الشعب وأدى الى الاضطراب والفوضى » ورأى لورد لويدي أن
مشروع مد الامتياز أكثر فائدة لمصر ، وأوصى المستشار المالي بقبول
المشروع ، الا أن الوطنيين وصفوا المشروع بصيحات الخيانة *
ويؤكد لورد لويدي أن الوزراء أخطأوا تقدير تفوذهم على الجمعية
العمومية وكذلك جورست أخطأ الحكم بالنسبة لمدي نفوذ الوزراء
على الجمعية * ويهاجم لورد لويدي موقف جورست بقوله : « انها
سقطة عجيبة لواحد أمضى في الشرق سنين عددا » (١٦) *

الجود Elgood

وقد دلل الجود - في كتابه : « مصر والجيش » - على معارضة
المصريين لأي مشروع تتقدم به الحكومة على مسألة مد الامتياز ،
فقد قامت الصحف المصرية بمهاجمة المشروع ومهاجمة الوزارة واتهمتهم
بأنهم عملاء للانجليز ، ونظرا لهذه الظروف احوال جورست الأمر الى

« ... it must be regarded as one of the fatal mistaken
of our Policy in the Near East.» Ibid. P. 329. (١٥)

Lord Lloyd, Egypt Since Cromer., Vol. 1 London. 1933. (١٦)
P. 96 — 97.

الجمعية العمومية لاعطاء رأيا نهائيا في المشروع الذى كان جذابا في نظر الانجليز •

وهاجم لورد لويد رفض الجمعية والشعب المصرى المشروع ، وأوضح أن التصويت على رفضه أكبر دلالة واضحة من جانب المصريين على عدائهم الواضح للاحتلال الانجليزى ، وبعد ذلك يومين تم مقتل رئيس الوزراء (١٧) •

وبين الجود كيف مر روزفلت بالقاهرة ابان تلك الأحداث وعند وصوله لندن أوضح انطباعاته لتلك الأحداث للرأى العام البريطانى بدون تملق ، فقد أوردت التقارير قوله « • • • واصلو • • • »

أو اخرجو « Get on or get out » ونقد كهذا (فى رأى لورد لويد) كان له تأثيره السيئ على الحزبين ، وقد اساء أيضا لمشاعر الانجليز الذين يكافحون باخلاص لمواصلة روح العصر • وقد شجع هذا الوطنيين على الاعتقاد بأن بريطانيا العظمى تنهاوى « (١٨) •

Elgood., J.G. Egypt and the Army. P. 30.
Ibid. P. 31.

(١٧)
(١٨)

الفصل الخامس

دور الحركة الوطنية في
رفض مشروع مد الامتياز

الحركة الوطنية ومد الامتياز

أدى نمو الحركة الوطنية وحادثة دنشواى (١) الى سقوط كرومر وعزله ، وبدأ الانجليز يراجعون سياستهم والعمل مع الخديو عباس الثانى فى ضرب الحركة الوطنية بدلا من تركه يرتمى فى أحضانها .

وبتعيين جورست بدأت سياسة جديدة هى « سياسة التحالف مع الخديوى » بعزل كرومر خصمه العنيد ورسم سياسة تتسم بالتوازن بين الخديو ومصطفى فهمى (رئيس الوزراء) وبعد ذلك ضحى الانجليز بمصطفى فهمى ولكن ليس لحساب الحركة الوطنية ، وخلفه بطرس غالى ، الذى لم يكن الا تابعا للانجليز (٢) . وجاءت مشكلة مد الامتياز فى وقت تصاعدت فيه الحركة الوطنية وازدادت لهيبا فاثارت الرأى العام المصرى وازكت شعلة الحماس الوطنى .

(١) جاء بمذكرات محمد على علوبة (زكريات اجتماعية وسياسية) ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٨٨ تحقيق أحمد نجيب وجمال الدين أمين واشراف وتقديم د. عاصم الدسوقي ص ٧٦ مدى تأثير تنفيذ حكم محكمة دنشواى المخصوصة والاحداث التى سبقت اعمق الاثر فى نفس المصريين واربداع كراهيتهم للاحتلال الانجليزى .

(٢) عن بطرس غالى باشا رئيسا للوزارة فى ١٢ نوفمبر ١٩٠٨ وكان مصطفى فهمى قد تولى رئاسة الوزارة من قبله فى ١٤ مايو ١٨٩١ .
وراجع ص ١٣٣ - ١٣٤ من البحث عن موقف الاحتلال من الحركة الوطنية .

وكان للصحافة المصرية أيضا دورها في اثار الحساس الوطنى ضد مشروع مد الامتياز كما رأينا *

ولم تتفق الأمة على رأى واحد مثلما اتفقت على رفض مشروع مد الامتياز واتحدت الآراء والمشاعر حول خطورة المشكلة *

ويمكن القول ان التصدى لهذه المؤامرة كان مدرسة لقادة الحركة الوطنية جمعت أفكارهم وحددت هدفهم وكانت بمثابة رد فعل للاستعمار الجائهم على أرض مصر بسبب هذه القناة منذ أكثر من ربع قرن وكان أملهم انتهاء مدة الامتياز لتعود القناة الى مصر فجاءت عملية المد ضربة للأمال هيجت ما اعتملت عليه النفوس من ضيق نحو سلطات الاحتلال والشركة الفرنسية بل وهددت باشتعال ثورة شبيهة بثورة ١٨٨١ وقد أكد ذلك أحد الكتاب بقوله : « بأنه لو أن هناك وقتا بين سنتى ١٨٨١ و ١٩١٩ كان من الممكن أن تنشب فيه ثورة لكان ١٩٠٩ أو أوائل عام ١٩١٠ » (٣) *

فقد أخذ الحزب الوطنى يكتسب أنصارا ويفرض مطالبه بشجاعة متزايدة وتأرجحت السياسة البريطانية بين التسامح والقمع وأخذ الحزب الوطنى مواقف متطرفة متصاعدة ، فأخذ يهاجم الانجليز والسراى ومؤيديها والحكومة المصرية بوجه عام ووزارة بطرس غالى بوجه خاص *

كذلك شهدت البلاد قيام مظاهرات في شوارع القاهرة (١٩٠٩) ، كانت بمثابة الصحوة الوطنية بعد اليأس الذى أصاب الحركة الثورية في مصر بهزيمة ثورة ١٨٨١ الوطنية *

(٣) آرثر جولد شميث (الابن) - الحزب الوطنى - ترجمة فؤاد دودة الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٨٣ ص ١٧٩ . وهذا الكتاب رسالة دكتوراه في التاريخ في ابريل ١٩٦٨ من جامعة هارفارد .

كذلك شهدت مصر أول اغتيال سياسى فى تاريخها الحديث ١٩١٠ وكانت الظروف التى جاء فيها بطرس الى الحكم قد شهدت المد الثورى بدرجة كبيرة فلقد قوى ساعد الحركة الوطنية واشتد عقب حادثة دنشواى واستقالة كرومر (صاحب القبضة الحديدية فى مصر) وتحالف الخديو مع الحركة الوطنية فى بادئ الأمر ثم جاءت بعد ذلك حكومة الوفاق (بطرس - جورست) ومضى الخديو يحارب الحزب الوطنى يعاضده بطرس على حد قول محمد فريد (٤) *

وتأتى مؤامرة مد امتياز قناة السويس (١٩٠٨ - ١٩١٠) على قمة المؤثرات التى أججت لهيب الحركة الوطنية والحماس القومى حول هدف واحد اجتمع عليه الجميع وهو الرفض *

ولم تتفق الأمة على رأى واحد مثلما اتفقت على مشروع مد الامتياز وانفقت الآراء والمشاعر حول خطورة مشكلة مد امتياز القناة التى عانت منها البلاد واثارت فى النفوس زكريات السخرة والاحتلال الانجليزى لمصر الذى ارتبط باسم قناة السويس *

كذلك يصور لنا الكسندر هذه الفترة كيف كان الجو مشحونا بالانفعالات ، ولم يترك المتطرفون (الوطنيون) (٥) أى فرصة للتأثير على رأى العام وعلى الجمعية العمومية على وجه الخصوص بأن مشروع مد الامتياز انما كان فقط خدعة جديدة لسرقة ثروات مصر ، وانه يجب رفض هذا المشروع ومقاومته من منطلق وطنى رغم أى مزايا مالية تترتب عليه (٦) * ونظمت المظاهرات

(٤) محمد ارج ، دراسة فى الحركة الوطنية ص ١ .

(٥) يطلق الكاتب (الكسندر) لفظة المتطرفين على الوطنيين .

Alexander, op. cit., P. 303.

(٦)

والاجتماعات الشعبية العامة حتى يعلم أعضاء الجمعية العمومية واجبهـم نحو وطنهم (٧) •

وكان للموقف الوطنى ممثلا فى الصحافة والأحزاب دورها الأساسى فى قبول الحكومة عرض المشروع على الجمعية العمومية ومنها حق ابداء الرأى الوطنى •

وقد جعل ذلك جورست يصرح لحكومته فى تقريره لعام ١٩١٠ بأن مجلس الشورى والجمعية العمومية اظهرا (فى عام ١٩٠٩ والنصف الأول من عام ١٩١٠) ميلا متزايدا الى أن يكونا آلة فى يد الحزب الوطنى يستعملها فى تحريضه وتهييجة ضد الاحتلال الانجليزى (٨) •

مد الامتياز والمطالبة بالدستور :

جاء المشروع ومالابسه من الأسرار حجة جديدة مؤيدة لحركة المطالبة بالدستور على أساس انه لو كان فى البلاد دستور لما فكرت الحكومة فى ابرامه دون مصادقة نواب الأمة فقويت بذلك حجج المطالبين بانشاء مجلس نيابى تتمثل فيه سلطة الأمة وينقذ البلاد من عبث الاحتلال الأجنبى والاستبداد الداخلى • وكذلك جاء حجة قوية على أن الحكومة التى كانت قائمة انما تعمل دائما على ارضاء سلطات الاحتلال بغير النظر لمصلحة الأمة المصرية •

ووقف الخديوى وسلطات الاحتلال وجورست ضد مطالب الحزب الوطنى بوجود مجلس نيابى والمطالبة بالدستور • وزاد من قوة الحركة عودة القانون الأساسى العثمانى وتعزيز الدستور فى تركيا فى يوليو ١٩٠٨ • فكان لاعلان النظام الدستورى فيها صدى

Ibid.

(٧)

(٨) لاشين ، سمد زفلول ص ١٧٧ •

كبير في مصر حاول الانجليز احباطها فنشر جورست حديثا له بجريدة المقطم (٩) أراد به تشبيط عزائم المطالبين بالدستور (١٠) *

على ان ظاهرة الضغط على المجلسين من جانب الرأى العام في أوائل سنة ١٩١٠ بخصوص مد الامتياز كانت قد اغرت الأعضاء على طلب المزيد من الحقوق حين تم منحهم حق ابداء الرأى القطعى لمرة واحدة ازاء المشروع ؛ وهذه المظاهرة ما لبثت أن انحسرت بفعل الجذر الذى اعترى الحركة الجماهيرية والذى نتج عن مقتل بطرس غالى وما أحدثته من فتنة خطيرة بين عنصرى الأمة وما تلاه من ارباب استعماري جعل الحركة الجماهيرية تنتهى الى الخمود الى فترة طويلة (١١) *

موقف جرای من الحركة الوطنية :

أثر موقف الحركة الوطنية في مصر بالنسبة لمد الامتياز على موقف وزير الخارجية ويظهر ذلك بجلاء في البرقية التى بعث بها ادوارد جرای الى جورست في ١٥ نوفمبر ١٩٠٩ يذكر له فيها : « يبدو أن الشعور القومى في مصر بالنسبة لهذه المسألة (١٢) قوى لدرجة كبيرة بحيث لا يسمح للحكومة المصرية بقبول هذه الاتفاقية ويجب أن توضح بجلاء أن هذا هو الدافع لتصرف الحكومة وانه ليست مطلقا بتحريض منا ولم يكن لنا أى تأثير عليهم » (١٣) *

(٩) المقطم أكتوبر ١٩٠٨ *

(١٠) عبد الرحمن الرافعى ، محمد فريد ، كتاب الهلال العدد ٧٠ يناير ١٩٥٧

ص ٩٧ - ٩٨ *

(١١) مصطفى النحاس جبر ، سياسة الاحتلال تجاه الحركة الوطنية ص ٦٣ *

(١٢) يقدمه رسالة مد امتياز شركة قناة السويس *

(١٣) يقصد أن حادثة الثورة المصرية أو اعتراض الحكومة المصرية ليست

بتحريض من إنجلترا *

Edward Gres/Gorst, F.O. Telegraphic, Nov. 15, 1909.

F.O. 371/43 oN. 66. P.R.O.

ويبدو أن خشية جرای هنا راجعة الى حساسية المسألة بالنسبة للعلاقات الفرنسية البريطانية التي بدأت تتحسن منذ عام ١٩٠٤ وتؤكد الوثائق البريطانية في هذه الفترة مدى تمسك وزارة الخارجية البريطانية باستمرار العلاقات الودية بين البلدين *

هذا وقد أدى رفض الجمعية العمومية لمد الامتياز الى ثورة عارمة من النقد في انجلترا حيث أعلن هنالك أن المصريين غير قادرين على حكم أنفسهم ذاتيا (١٤) *

وسوف نلقى الضوء على مواقف بعض زعماء الحركة الوطنية ازاء مشكلة مد الامتياز *

دور محمد فريد في رفض مد الامتياز (الحزب الوطنى) :

تم انتخاب محمد فريد لرئاسة الحزب الوطنى فى ١٤ فبراير ١٩٠٨ — خلفا لمصطفى كامل — واستهل فريد رئاسته للحزب بارسال برقية الى ادوارد جرای يعلن فيها انتخابه واصراره على المضى فى طريق سلفه حتى تقى بريطانيا بوعودها بالجلء عن مصر (١٥) *

وكما رأينا كان محمد فريد هو أول من أمسك بخيط مؤامرة مد امتياز شركة قناة السويس ونشرها على الأمة فى صحيفة اللواء، واستمر يدافع عن حق مصر فى قناة السويس وحلل الاضرار المالية والسياسية التى سببتها قناة السويس وكذلك الاخطار الناجمة عن مد امتياز الشركة ولاشك أن موقفه من المشكلة كان مشرفا *

كتب محمد فريد عدة مقالات فى صحيفة اللواء تناولت بالتفصيل موضوع مد الامتياز وتناججه ، فكتب فى ٢٥ أكتوبر ١٩٠٩ يقول :

Iallberg, op. cit., P. 400.

(١٤)

(١٥) من محمد فريد الى ادوارد جرای «F.O. 371449» القاهرة ،

١٤ فبراير ١٩٠٨ . آرثر جولد شميت - الحزب الوطنى - ص ١٥٢ .

« لقد اعتادت الحكومة تجديد امتياز الشركات الأجنبية بدون علم الأمة ، فمدت أجل شركة مياه العاصمة وشركة مياه الاسكندرية * * وأن فائدة هذه الاطالة المادية والسياسية تعود على انجلترا بالفائدة ، اذ تصبح صاحبة القول في القناة لمدة مائة سنة تبدأ من الآن * وأن الأمة تنتظر من الوزارة الا تتساهل فيها تساهلها في مشترى سكة حديد الواحات الغربية انقاذا لشركة انجليزية من الافلاس *

كما تنتظر من جميع الجرائد الوطنية الاتحاد في الدفاع عن مصالح البلاد وايقافها على كل ما يمكنها الوقوف عليه من الحقوق بشأنها ، وكذلك تنتظر من مجلس الشورى الذى سيعقد فى ١٥ نوفمبر المقبل الا يغفل سؤال الحكومة عنها » (١٦) *

واستطاع محمد فريد الحصول على نص مشروع الاتفاق بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس ، وقام بنشره فى جريدة اللواء فى عددها الصادر فى ٢٨ أكتوبر (١٧) *

محمد فريد يفند حجج المستشار المالى :

كتب محمد فريد مقالا ضافيا فى اللواء رد فيه على جميع حجج المستشار المالى البريطانى الخاصة بفائدة مشروع مد الامتياز جاء فيه :

« كلما زادت أموالهم فى بلادنا زاد تدخلهم فى أمورنا وقويت حجة الانجليز على بلادنا لحماية هذه المصالح ولذلك كان من صالح سياستهم الأكثر منها * * ألم تر أن فرنسا أغارت على مقاطعة الشادية بالمغرب الأقصى لحماية الشركة التى نالت امتياز توسيع الدار

(١٦) اللواء ٢٥ أكتوبر ١٩٠٩ *

(١٧) اللواء ٢٨ أكتوبر ١٩٠٩ انظر ص ١٠٠ - ١٠١ من هذا البحث *

البيضاء ، وان روسيا احتلت تبريز وجزءا من بلاد فارس بمثل هذه
الدعوى الباطلة ، وان اسبانيا تخرب بلاد الريف بشمال مراکش
بدعوى حماية المناجم التى نالوا امتيازها من رجل السلطة
الشرعية » (١٨) *

« اذا كان الجيل الحاضر يجب أن يشترك مع الجيل المقبل فى
أرباح القناة ، فهل يرى المستشار المالى كذلك وجوب اشتراكنا مع
الحكومة فى مناقشة مصالح الجيل المقبل وليست حقوقه الا مؤلفة
من أبنائنا » (١٩) *

وأخذ محمد فريد يهاجم الامتيازات الأجنبية فى مصر والتى تسعى
الى نهب ثروات مصر فى الوقت الذى يئن كل مصرى من وجود قناة
السويس فى يد شركة أجنبية دولية بعد أن فتحت بأموال مصر وأبنائها
ويتوق الى أن يرى أولاده هذه القناة ملكا لهم يوما ما ، ويود
لو طويت يد القدرة هذه السنين الباقية يرى حكومته توافق على مد
امتيازها أربعين سنة جديدة بعد السنتين الباقية ؟ ! ولم ذلك
لأن الحكومة الانجليزية محتاجة لأربعة ملايين من الجنيهات تريد
صرفها على السودان بعد أن نفدت أموالنا الاحتياطية » (٢٠) *

محمد فريد أول من نادى بتأميم قناة السويس :

وفى نفس المقال يذكر محمد فريد :

« لو أن مصر كانت حرة وكانت أعمالها بيد نوابها لفضلت
استرداد الامتياز من الآن مقابل تعويض مالى يدفع للشركة مرة واحدة

(١٨) اللواء ١ نوفمبر ١٩٠٩ .

(١٩) المرجع السابق .

(٢٠) الرافعى ، محمد فريد ص ١٦٧ - اللواء ٣٠ يناير ١٩١٠ (تحت عنوان

مقاله قناة السويس - اعتبارات سياسية) .

أو مقابل جزء من الأرباح يحسب على نسبة صافي إيراد خمس السنوات أو عشر السنوات الأخيرة ، ويدفع لها في مدة السنة الباقية من الامتياز ، كما فعلت الدول التي استردت امتياز سككها الحديدية •

ولكن هذا الأمر يستحيل صدوره مثل حكومتنا التي لا تراعى في إدارة أمورها إلا ما يوحى اليها المستشارون الانجليز وهم بلاشك يسعون جهدهم في تمليك مرافق البلاد الى الشركات الانجليزية أو التي للانجليز فيها النصيب الأوفر » •

ولقد يرى بعضهم أن الأجدر بالحكومة أن تسعى في استخلاص القناة من الشركة منذ الآن بأن تستردها منها وتضمن لها متوسط ما كسبته منها في مدة العشرين سنة الأخيرة وهو على ما نظن لا يزيد على ٥ مليون فرنك سنويا ، وبما أن إيراد الشركة في ازدياد مضطرد ، فستربح الحكومة ما يزيد على ما تدفعه للشركة ويمكنها حين ذاك تخصيص هذه الزيادة لتخفيف ضرائب الأطنان ، بمراقبة الجسعية العمومية وتتخلص من وجود شركة أجنبية قوية ذات مصالح عظيمة في بلادها (٢١) •

« وهذا الرأي جدير باهتمام حضرات الأعضاء الأفاضل فنؤمل أن يبحثوه بحثا دقيقا ويقدموه للحكومة بعد أن يتحققوا من فائده فيتبنوا بذلك حرصهم على تراث أمتها ، وميراث أولادهم وكرامة بلادهم ، واننا نعلم يقين من انهم لا يتأثرون بما تكتبه الجرائد المعادية لنا وفي مقدمتها الايجيشيان غازت ، من أن رفضهم لمشروع شركة القناة يعتبر دليلا على عدم كفاءة الأمة المصرية لأن تحكم نفسها بنفسها فهنا ما ينتظر من مثل هذه الجرائد المدافعة عن مبدأ الاستعماريين الانجليز » (٢٢) •

(٢١) المرجع السابق ص ١٦٩ ، ص ١٧٠ رابع اللواء ٣ فبراير ١٩١٠ •

(٢٢) المرجع السابق ص ١٧٠ •

وأتهم محمد فريد صحف المؤيد والأهرام بأنها تأتمر بأوامر
المعية (٢٣) *

محمد فريد يدعو الأمة الى التكتل ضد المشروع :

وكان مقال محمد فريد دعوة لكل القوى الوطنية والصحف
المصرية بالمبادرة بالهجوم على مشروع مد امتياز ، ولم يكتف
محمد فريد بذلك بل دعا اللجنة الادارية للحزب في ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩
الى الاجتماع وأصدرت القرار الآتي :

« نظرا لخطورة مسألة قناة السويس اجتمعت اللجنة الادارية
للحزب الوطنى مساء ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ وتفاوضت فيما يجب اتخاذه
ازاء هذه المسألة فقررت دعوة الحكومة فى مشروع مد امتياز
القناة قبل البت فيه ولذلك أرسلت التلغرافات الآتية الى الجنب العالى
ورئاسة مجلس الوزراء ورئاسة الجمعية العمومية والى الخديوى
التمست فيه باسم الحزب الوطنى الا تحرم الأمة من أخذ رأيها فى
المفاوضات الخاصة بمشروع المد وأرسلت برقية مماثلة الى الحكومة
والى الأمير حسين كامل احتجت على عدم رأى الأمة فى هذا العمل
الخطير (٢٤) *

وكان رفض الاتفاقية فى الجمعية العمومية - كما سنرى - أعظم
نصر حققه الحزب الوطنى وهو يقدم مثلاً نموذجياً لحدود سلطة
البريطانيين فى مصر آنذاك (٢٥) *

وقد بدا ميل أعضاء مجلس الشورى للحزب الوطنى وكان الخديو

(٢٣) محمد فريد - مذكرات بعد الهجرة - المجلد الأول . مركز وثائق وتاريخ

مصر المعاصرة ص ١٧ .

(٢٤) محمد الرافى ، محمد فريد ص ١٦١ ص ١٦٢ .

(٢٥) آرثر جولد شميت ، الحزب الوطنى ص ٢٠٣ .

عباس قد قام بتعيين عمه الأمير حسين كامل رئيسا للمجلس في مارس ١٩٠٩ لكبح جماح ميل المجلس للحزب الوطني (٣٦) .

أحمد لطفى السيد (حزب الأمة) :

شارك أحمد لطفى السيد (٣٧) في مشكلة مد الامتياز فكتب في مذكراته موضحا أن مشروع مد امتياز القناة ساندته كل من المستشار المالى (بول هارفى) وجورست وبطرس غالى باشا . كذلك بذكر في مذكراته : « تحدثت الى حسين رشدى وسعد زغلول باشا فأحالانى على رئيس الوزارة بطرس باشا وعلى المستشار المالى الانجليزى فذهبت الى المستشار واعتضت على المضى فى هذا الموضوع وطلبت منه عرضه على الجمعية العمومية وهى أكبر هيئة نيابية وقتئذ فى البلاد ، ولكنى لم أوفق لاجابة طلبى ، فتركته وذهبت الى رئيس الوزارة فى بيته فى النجالة فاستقبلنى بما كنت أعهد فيه من لطف وأدب ، وحادثته فى الأمر وطلبت منه باسم حزب الأمة أن تعرض مسألة مد امتياز قناة السويس على الجمعية العمومية فأجابنى بقوله (يا لطفى أما تنزل من السحاب لتكون معنا على الأرض ؟) (٣٨) وأبى أن يقتنع برأىي ، فتركته وسرت فى حملتى على هذا الموضوع . وبعد ذلك أظن أن شركة القناة اشترطت أخذ رأى الجمعية العمومية لما رأت من هياج رأى العام ضد هذا المشروع . فاستدعانى بالتليفون لاحضر عنده فى وزارة الخارجية ليلقى الى حديثا صحفيا فى مسألة القناة . وعلى ظنى : انه هو الحديث الوحيد الذى أخذته من وزير أو رئيس وزارة طوال مدة اشتغالى بالصحافة . ولما دخلت على بطرس باشا ، وجدت عنده فتحي زغلول باشا - وكيل وزارة

(٣٦) جولد شميت ص ١٩٩ .

(٣٧) كان أحمد لطفى السيد رئيس تحرير الجريدة الناطقة بلسان حزب الأمة .

(٣٨) أحمد لطفى السيد ، قصة حياتى . سلسلة الهلال العدد ١٣١

فبراير ١٩٦٢ ص ٨٨ . وراجع ايضا الجريدة اول نوفمبر ١٩٠٩ .

الحقانية - فبادرنى بطرس باشا قائلاً : ها انذا أجيب طلبكم واحيل الأمر على الجمعية العمومية تقضى فيه بما تشاء ، وكانت الجريدة هى أول من نشر هذا الخبر « (٢٩) » •

وكان أحمد لطفى السيد قد طلب عرض موضوع مد الامتياز على الجمعية العمومية ، فكتب فى الجريدة يقول :

« خير للحكومة أن تقول بأنها دستورية أو مiale للدستور الا تغفل استشارة الأمة فى هذه المسألة الخطيرة * ان انجلترا اشترت أسهم القناة دون استشارة الأمة فى هذه المسألة الخطيرة ان انجلترا اشترت أسهم القناة دون استشارة البرلمان ، ولو اشترى زراؤنا بالغبن فى السر لصبرنا ، ولكن المصيبة أنهم يبيعون » (٣٠) •

وقال أحمد لطفى السيد « ان الحكومة تتنازل عن دخل القناة فى أربعين سنة وقدره ١٦٠ مليون جنيه ك أى بمعدل أربعة ملايين من الجنيهات سنوياً فى يسر ، وطلب أن تتفضل الحكومة على الأمة بنشر هذا العرض استشارة الأمة » (٣١) •

« ان الظروف التى نحن فيها الآن تجعلنا نجارى فكرة القائلين بأن وجود القناة فى يد شركة دولية فيه نوع من المصلحة لمصر * وعلى ذلك نكرر دائماً ان الموضوع الذى نبحث فيه ليس هو هذا مطلقاً ، بل موضوعنا ما اذا كان المفروض من الشركة يصح أن يكون مقابلاً للفائدة التى سنستفيد منها من القناة فى مدة الامتياز الأول ونكرر ان الحساب قد هدى الى أن الغبن فى الصفقة فاحش والغبن مانع دائماً من امضاء العقد » (٣٢) •

(٢٩) المرجع السابق •

(٣٠) الجريدة ٢٦ أكتوبر ١٩٠٩ •

(٣١) الجريدة ٢٧ أكتوبر ١٩٠٩ •

(٣٢) الجريدة ١٣ فبراير ١٩١٠ •

وطالبت الجريدة على الدوام بأخذ رأى الجمعية العمومية لأن دعوة أحمد لطفى السيد كانت تستهدف تحقيق نظام حكم ديمقراطى فى مصر . فقد قالت الجريدة : « ان الأحزاب المصرية وجميع محبى التقدم لا يحسبون الا بشئ واحد هو جعل الحكومة المصرية خديوية مقيدة لا مطلقة حرة من كل احتلال أجنبى » (٣٣) .

وعلى أية حال فقد طالبت الأحزاب الوطنية وفى مقدمتها الحزب الوطنى وحزب الأمة بضرورة عرض المشروع على الجمعية العمومية . وكان أحمد لطفى السيد يكتب فى الجريدة مطالبا بذلك كتابات يومية اعتبارا من ٢٦ أكتوبر ١٩٠٩ حتى ١٤ نوفمبر ١٩٠٩ . كما طلب حزب الأمة الى الخديو ورئيس الوزراء والمعتمد البريطانى فى ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ بعدم تمديد أجل الامتياز (٣٤) . كذلك كتب أحمد لطفى السيد فى مقالة له بالجريدة قائلا :

« يتوهم بعضنا اننا نحضر الاذهان لرفض مشروع القناة حبا فى معارضة الحكومة لأنها ليست حكومة الأمة ، وذلك وهم ، فان الحكومة تتغير اليوم وغدا ، ولكن انتفاع الأمة بالقناة دائم ما دامت الأمة » (٣٥) .

دور أحمد شفيق فى مشكلة مد الامتياز :

مضت حكومة الوفاق (بطرس - جورست) فى موقفها المعادى للحركة الوطنية ولكنها لم تستطع أن تمضى طويلا عندما عازمت على مد امتياز قناة السويس ، فقد اخطرها رأى العام لعرض المشروع على الجمعية العمومية التى كانت قراراتها فى الشؤون المالية اذ ذاك ملزمة .

(٣٣) المرجع السابق .

(٣٤) محمد عبد الرحمن فرج ، دراسات فى الحركة الوطنية ص ٥١ .

(٣٥) الجريدة ٢ فبراير ١٩١٠ .

كانت مسألة حساسة لا يتحكم فيها غير رأى العام كما يحكى
اذ ذاك من كتابات لصحف والاحتجاجات المرسلة الى السراى من
من الأعيان والأحزاب والهيئات المحلية وغيرها وكانت المسألة تمس
الأجيال القادمة وتتلاقى مع الاتجاه القوى الصاعد آنذاك .

واستطاع ضغط رأى العام أن ينزل الخديو عند رغبته وأرسل
الخديو « أحمد شفيق » الى رئيس النظار ليفهمه اتجاهه فوجد
شفيق فى ذلك متسعا لأن يحمل الأمانة عن ايمان بها فنقل البرقيات
المرسلة الى السراى ، الى رئيس النظار ، وقد أفهمه ان الخديو
يخشى أن تكون هذه الحركة ضد رئيس النظار شخصيا وان الخديو
بهذا لا يرى مانعا من عرض المشروع على الجمعية العمومية لتخفف
مستولية النظارة .

وأبلغ شفيق رأى الخديو وزاد عليه قوله « اننا نجتهد الآن
يا باشا فى ازالة ما علق بالنفوس من حادثة دنشواى بدلا من أن نضيف
اليها أمرا جديدا تقع مسئوليته عليك » (٣٦) .

ثم تقابل أحمد شفيق (فى ٣٠ أكتوبر ١٩٠) مع محمد سعيد
فأبدى شفيق له سروره من عمل محمود سليمان رئيس حزب الأمة
ومن معه لأنه رأى فى رأيه ما يساعد على الوصول للغاية المطلوبة
فأجابه بما فهمه منه أن له يدا (٣٧) . ثم اجتمع شفيق بأبازة وأخبره
انه تقابل مع بطرس غالى واقنعه بفكرة عرض المشروع على الجمعية
العمومية أو مجلس الشورى ثم حدث أبازة عن رأى الخديو ورغبته
أخذ رأى الأمة ، ويكتب أحمد شفيق فى مذكراته « توجهت للمنتزه

(٣٦) مذكرات أحمد شفيق ص ص ١٨٦ - ١٨٧ - وانظر أيضا : د. عبد العزيز
رفاعى ، أحمد شفيق المؤرخ (حياته وآثاره) . الدار المصرية للتأليف والنشر . ١٩٦٤
ص ٨٩ .

(٣٧) أحمد شفيق ، المرجع السابق ص ١٨٧ ، عبد العزيز رفاعى ، المرجع
السابق ص ٩٠ .

يوم ٣١ أكتوبر سنة ١٩٠٩ تعرضت على الخديو كل ما سمعت من الأحاديث ، وبينما كنت معه حضر محمد سعيد باشا وأخبرنا أن الرئيس تقابل مع جورست واقنعه بضرورة استشارة الجمعية العمومية فقبل وبالفعل حضر جورست في صباح اليوم التالي وقابل سموه في سرائر رأس التين وتحادثا طويلا في الموضوع واتفقنا على عرض المشروع على الجمعية على شرط أن يدافع سعد زغلول عنه ويكون رأى الجمعية قاطعا . وقال جورست انه اذا لم توافق الجمعية فسيكتب لحكومته لتصرف نظرها عن المشروع . وقد اطمأنت الأفكار وهدأت النفوس عندما أذيع قرار الحكومة بصفة رسمية « (٣٨) »

الشيخ على يوسف (حزب الإصلاح على المبادئ الدستورية) :

كذلك أبرق حزب الإصلاح في ٣٠ أكتوبر ١٩٠٩ يطالب الخديو بأن يحول دون تجديد أجل الامتياز (٣٩) *

محمد طلعت حبيب :

كذلك شارك محمد طلعت حرب في مشكلة مد الامتياز فما هو ينشر سلسلة من المقالات شرح فيها بالأرقام حساب الخسائر التي ستعود على مصر اذا وافقت على مد الامتياز .
كما أصدر كتابا عن قناة السويس بهذه المناسبة أوضح فيه أن المشروع من كل وجهة قلبناه عليها مشروع ضار لا تصلح الموافقة عليه (٤٠) *

(٣٨) مذكرات أحمد شفيق ص ١٨٦ - ص ١٨٧ ، عبد العزيز رفاعي ، المؤرخ ص ، محمد برج ، دراسات في الحركة الوطنية ص ٥٦ .
(٣٩) محمد برج ، دراسات في الحركة الوطنية ص ٥١ . حظى حزب الإصلاح بتشجيع من الخديو وحاشيته وقد خاف هذا الحزب صراعا مع حزب الأمة والحزب الوطني وكان رئيسه الشيخ على يوسف . ونشرت جماعة هذا الحزب برنامجا لا يكاد يختلف عن برنامج الوطنيين الا في تأكيده لسلطة الخديو وسرعان ما انهار حزب الإصلاح ولم يعد دستوريا ولا مشغولا بالإصلاح أكثر من الخديو نفسه . راجع : Alexander, op. cit. P. 128

لقد سعدت بفعلتنا فراحت
بشرواتنا وأولها (الترام)
فياويل (القناة) اذا احتواها
بنو التاميز وانحصر اللئام
لقد بقيت من الدنيا حطاما
بأيدينا وقد عز الحطام
وقد كنا جعلناها زماما
فوالهفى اذا قطع الزمام (٤٤)
كذلك ألقى شاعر النيل قصيدة في الاحتفال بالعام الهجرى الجديد
(غرة محرم ١٣٢٨ هـ) هاجم فيها الاحتفال بالبريطانى وتعرض
لموضوع مد الامتياز فقال :
وأنى يساوم فى القناة خديعة
ولو أنها تمت لتم بها السقا
ان البليسة أن تباع وتشتري
مصر وما فيها وان لا تنطقا
كانت تواسينا على آلامنا
صحف اذا نزل البلاء واطبقا (٤٥)

(٤٤) الجريدة واللواء ١ نوفمبر ١٩٠٩ .

(٤٥) الرافى ، محمد فريد ص ١٥٦ .

موقف سعد زغلول من مشكلة مد امتياز :

المرحلة الأولى (معارضة سعد) :

عارض سعد زغلول مشروع مد امتياز شركة قناة السويس وفي نفس الوقت أيد الخديو عباس سعد في موقفه ويعجب حيث يذكر سعد في مذكراته أن الخديو قد صرح له بأعجابه من موقفه في مسألة مد امتياز قناة السويس حيث يقول سعد زغلول « وعند الانصراف أبدى لى الخديو امتنانه من خطتي + وقال هكذا ينبغي أن يكون ، فاستمر على ما أنت فيه » (٤٦) +

ويفسر سعد زغلول موقف الخديو بأنه كان يرغب في عدم تمديد مشروع قناة السويس لأنه كان يحصل على اذن عام من الاستانة بالاستدانة ليطلق يده في هذا المجال ، خاصة بعد أن توسعت أعماله التجارية ومن أجل ذلك شجع سعد تماما في معارضته للمشروع (٤٧) +

كان جورست كما رأينا مصمما على المضي في مشروعة بتأييد مد الامتياز ، ولما علم بموقف سعد زغلول المعارض طلب أن يقابله ، وتمت هذه المقابلة في ٥ نوفمبر ١٩٠٩ وطلب جورست من سعد أن يجاهره برأيه فقال سعد بضرر هذا المشروع وأعلن رفض الدفاع عنه أو التضامن مع أحمد حشمت « باشا » وزير المالية اذا دافع عنه +

وقال جورست في حديثه مع سعد « ان رأى الانجليز الرأى النافذ والكلمة العليا واذا كان الوطنيون أهلا للرأى لم يكن اوجودنا معنى » (٤٨) +

(٤٦) مذكرات سعد زغلول . كراسة ١٣ ص ٧١٥ وراجع أيضا : مذكرات محمد على طلوبة . الهيئة المصرية العامة .

(٤٧) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩١٥ للكتاب (١٩٨٨) . ص ٧٦ .

(٤٨) المرجع السابق .

فأصر سعد على عدم الدفاع عن أمر يخالف اعتقاده فاتهمه جورست بأنه يريد اكتساب الرأي العاى (٤٩) •

كذلك اتهم بطرس غالى - الذى كان يؤيد المشروع - كلا من سعد زغلول ومحمد سعيد بالتحريض على كتابة البرقيات وتبرير الهياج ضد المشروع • ويقرر سعد أنه لم يحس من بطرس في بادئ الأمر ميلا للمشروع « مد الامتياز » (٥٠) •

ولقد كان هناك انقسام في صفوف الحكومة بالنسبة لمد الامتياز فالخديو ومحمد سعيد في الجانب المعارض وبترس وحسين كامل في الجانب المؤيد وكان سعد زغلول يتزعم المعارضة الوطنية للمشروع داخل الحكومة • وأخذ كل طرف يستعد للمعركة الحاسمة (٥١) •

هذا وعندما توقفت المفاوضات بين شركة قناة السويس والحكومة المصرية في أواخر أكتوبر ١٩٠٩ عندما اشترط مجلس الوزراء الغاء شرط الضمان ورفض مجلس ادارة الشركة هذا الطلب في أوائل نوفمبر ١٩٠٩ ولكن سعد زغلول علم من رشدى و « سيربون » وأحمد شفيق بورود برقية من الشركة « بأن ما عرضته الحكومة غير مقبول وأنها اذا عرضت تعويضا مناسباً عن الغاء شرط الضمان - وتعهد مجلس النظار بأن يروجه أمام الجمعية العمومية أمكن للشركة قبوله » (٥٢) •

وقد رأى سعد أن هذه البرقية من وضع المستشار المالى وشركائه بهدف ربط الحكومة بمشروع يمكن إلزامها بتنفيذه اذا لم تصدق الجمعية العمومية عليه (٥٣) • ويذكر سعد أن هارفى (المستشار

(٤٩) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٦٤١ •

(٥٠) مصطفى النحاس جبر « سياسة الاحتلال ص ٨٤ •

(٥١) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧١٧ •

(٥٢) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٦٤٢ •

(٥٣) المصدر السابق •

المالى) وبطرس وروكاسيرا (المستشار القضائى للسالية) كانوا
يبدلون الجهد لتنفيذ المشروع وانه كان - أى سعد - يشعر بحرارة
وانفعال شديدين من جراء هذا (٥٢) .

موقف سعد من مؤامرة بطرس داخل مجلس الوزراء :

عاد موضوع مد الامتياز فى العاشر من يناير ١٩١٠ للبحث من
جديد وعاد معه بطرس الى مناوراته فحاول استمالة محمد سعيد
اليه كما حاول جورست افهام سعيد ضرورة الانصياع لما يريد
المحتكون (٥٣) . وكانت شركة قناة السويس تريد أن تأخذ أراضى
طرح البحر (الأراضى التى تتكشف عنها فى بورسعيد) وهو ما فهمه
سعد من مناقشة الخديو مع بطرس وفى الوقت الذى تجنب فيه الأخير
المناقشة مع سعد دعا سعيدا ورشدى اليه واطلعهما على المذكرة
الموضوعة بشأن القتال فلما سألت عما اذا كان سعد قد اطلع عليها
فأجاب بالايجاب وكان هذا غير صحيح (٥٦) . وبدأت مناورة بطرس
التالية فى اجتماع مجلس الوزراء يوم ٢٧ يناير ١٩١٠ - فلم يوزع
المذكرة المشار اليها على الوزراء ولا مشروع الاتفاق وانما أمر بتلاوتها
وتضمنت توزيع الأرباح بين الحكومة والشركة مناصفة ، وان تحدث
المفاوضات مع الشركة بشأن المعاشات والأراضى (التى ينكشف عنها
البحر) (٥٧) ، وبدأ بطرس بعد ذلك فى سؤال الوزراء واحدا واحدا
عن رأيه فوافق الكل ، غير أن سعد قال :

« ان المشروع الآن مقبول ويمكننا أن نشكر الذين اجتهدوا فى
الوصول به الى هذا الحد » (٥٨) . أى أن سعدا موافق على أن

-
- (٥٤) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٤ ص ٧٤٠ .
 - (٥٥) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧٠٩ .
 - (٥٦) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧١٤ .
 - (٥٧) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧١٤ - ٧١٥ .
 - (٥٨) المرجع اسبق ص ٧١٥ .

الشركة قد قبلت المشروع الذى يعرضه بطرس ، وعندئذ كشف بطرس والمستشار المالى عن الموقف المخادع فقال :

« ولكن القومبانية الآن لم تقبل به » (٥٩) • وعندئذ قال سعد أنه لا يوافق فى هذه الحالة (٦٠) •

وكان هدف كل من بطرس والمستشار المالى (بول هارفى) من هذا الخداع أن يحصل على موافقة مسبقة من الحكومة وتكون هى فى هذه الحالة التى تتقدم بالمشروع مصدقا عليه منها - رغم أن الشركة لم تقبله هى أصلا رفضته (أى التعديل) منذ نوفمبر ١٩٠٩ - وتتقدم به الى الجمعية العمومية موافقة عنه ومهما كان من موقف الجمعية فإن التصديق المسبق للحكومة ودفاعها عنه يجعل مرور المشروع سهلا وعندئذ تصبح المساومة محصورة بين الاحتلال وبين الشركة وتخرج الحكومة بعد تصديقها تماما من هذا الموضوع •

والوضع عندئذ أن الحكومة لا تعرض مشروع اتفاق وانما يجعلون مصر بذلك تعرض ما تملكه على الشركة لتشتريه ان شئت قبلت وان شئت رفضت (٦١) •

وهذا ما كانت ترجوه الشركة وازاء هذا الموقف الذى وقفه سعد أعلن الخديوى امتنانه له وطلب منه الاستمرار على خطته (٦٢) •

سعد والصحافة :

ويذكر سعد زغلول أن الجرائد طلعت تقول ان مجلس الوزراء بحث مشروع القنال يوم ٢٧ يناير ١٩١٠ ورفضه بالحالة التى هو عليها وأن الغاء شرط الضمان وغيره أمور ستعرض على الشركة بعد

• (٥٩) المرجع السابق ص ٧١٥

• (٦٠) المرجع السابق ص ٧١٥

• (٦١) المرجع السابق ص ٧١٥

• (٦٢) المرجع السابق ص ٧١٥

تقريرها من الجمعية العمومية وكان ما نشر غير صحيح إذ أن مجلس الوزراء لم يبحث المشروع في هذه الجلسة وبالتالي لم يرفضه ، وإنما تم نظر المشروع في أكتوبر ١٩٠٩ وقد رفض أن يبلغ شرط الضمان وأبى مجلس إدارة الشركة هذا التعديل في أوائل نوفمبر ١٩٠٩ وقد وصف سعد ما كتبه الصحف بأنه تزوير من الحكومة بهدف الوصول الى ارضاء الشركة إذ أنها ترفض التصديق على أى تعديلات بدون تحريرها * وقد كشف بطرس عن المراد بهذه التحويلات بأن الشركة فيما يختص بمسألة الأراضى تريد أن تأخذ الثلثين ونحن نريد أن يكون الأمر فى هذه الأراضى منصفة ويرى سعد أن بطرس بهذا التصديق الذى يحاول الحصول عليه بالخداع من جانب الحكومة أو الجمعية العمومية ، إنما يريد الموافقة مقدما على شئ لم تتفق عليه ، فيورط البلاد والجمعية العمومية خدمة لأهداف الاحتلال (١٣) * .

(المرحلة الثانية دفاع سعد عن المشروع) :

اشترط جورست أن يدافع كل من محمد سعيد - الذى أصبح رئيسا للوزارة عقب مقتل بطرس غالى - وسعد زغلول (ناظر الحقانية) عن المشروع أمام الجمعية العمومية لقاء قراره بأن يكون رأى الجمعية قطعيا بناء على اقتراح سعد زغلول (٦٤) * ولعل جورست أراد بذلك أن يخرج مركزهما أمام الجمعية العمومية وأمام الرأى العام لأنهما كانا من أشد النظار تطرفا فى معارضة المشروع (٦٥) * خاصة بعد أن أصبحت جلسات الجمعية علنية اعتبارا من جلسة ٩ فبراير ١٩١٠ وهو التاريخ الذى بلغت فيه الجمعية بقرار علنية جلساتها (٦٦) * .

(٦٣) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧١٥ . وراجع أيضا د. محمد برج ، دراسة فى الحركة الوطنية ص ٥٨ .

(٦٤) مذكرات محمد على طلحة ، ذكريات سياسية واجتماعية وسياسية ص ٧٧ وانظر أيضا مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩٣٠ .

(٦٥) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٩٠٦ - ٩٠٨ .

(٦٦) محاضر جلسات الجمعية العمومية ١٩١٠ ، الاوى ٩ فبراير ١٩١٠ ص ٧ .

ويجتمع النظار ويتفقون على تقسيم الدفاع عن المشروع أمام الجمعية العمومية فيما بينهم بعد أن يعلن رئيس النظار أن القرار أصبح قطعياً ليتولى سعد الدفاع عن العبن .

ويتكلم اسماعيل سرى عن الحاجة الى المال ووجوده صرفه ورشدى عن المخاوف التى تهدد مصر فى حالة رفض المشروع ، وحشمت عن قرارات مجلس إدارة شركة القناة فيما يتعلق بعوائد المرور ، وسابا باشا فيما يختص بضمان صرف مبلغ النقود الناتج من المشروع فى الأوجه المختصة له (٦٧) .

وبنجاح جورست فى حمل سعد زغلول على الدفاع عن مشروع مد الامتياز وهو الذى كان من أشد النظار معارضة له : مساجر عليه غضب الرأى العام وربما كان جورست قد قصد ذلك فعلا حيث يصرح لسعد بذلك فى مقابلة له معه بقوله : « انك تريد بهذه المخالفة اكتساب الرأى العام اليك » (٦٨) .

ويرى البعض أن سعد أراد بقبول دفاعه عن المشروع أمام الجمعية العمومية أن يحصل لها على حق نهائية رأيها فى المشروع (٦٩) .

تبرير سعد لدفاعه عن المشروع أمام الجمعية العمومية :

ولم يذكر سعد فى مذكراته تبريرا لدفاعه عن مشروع مد الامتياز أمام الجمعية العمومية (٧٠) . ويذكر أحمد شفيق - فى مذكراته - أن

(٦٧) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩٣١ .

(٦٨) المرجع السابق كراسة ١٧ ص ٩٠٦ وراجع أيضا عبد الخالق لاشين ،

سعد زغلول ص ١٨١ .

(٦٩) عباس محمود العقاد . سعد زغلول سريرة وتحية . القاهرة ١٩٣٦

ص ص ١٣٥ - ١٣٦ .

(٧٠) د. محمد برج ، دراسة فى الحركة الوطنية ص ٥٨ .

جورست قابل الخديوى يوم ٣١ أكتوبر ١٩٠٩ واتفقا على عرض المشروع على الجمعية العمومية شرط أن يدافع عنه سعد زغلول ، ويكون رأى الجمعية قاطعا (٧١) .

ويذكر سعد أن الخديو طلب منه أمام ضغط جورست الدفاع عن المشروع فأبى ، وإذا تساءلنا لماذا كان الحاح جورست أن يتولى سعد الدفاع عن المشروع هل لضمان الموافقة عليه ، لما لسعد من شعبية وذلاقة لسان ؟ أم كما أعتقد البعض أنها محاولة من جورست لتشويه سعد وسمعته أمام رأى العام المصرى الذى كان معارضا تماما لمشروع مد امتياز له حساسية كبيرة لدى المصريين فالمصريون لا ينسون ما بذلوه بسبب قنائة السويس على حد ما ذكره ستورز .

وإذا كان للمشروع من فائدة - على حد قول ستورز - فإن ارتباط هذا المشروع بالتاريخ المصرى وما قدمه المصريون من تضحيات بالنسبة للقناة الأمر الذى يجعل الموافقة عليه شبه مستحيلة كان دافعا لجورست أن يرى فى دفاع سعد عن المشروع سبيلا الى الموافقة عليه (٧٢) .

ونميل الى هذا الرأى لأن المراسلات الدبلوماسية أظهرت بجلاء تحسن جورست للمشروع ، بشكل يؤكد صدق ما ذكره ستورز .

وقد دار حديث بين جورست وسعد زغلول يوم ١١ فبراير ١٩١٠ فيذكر : « تقابلت مع السير الدون جورست فى الظهر وكان عائدا من عابدين فوجدته مكتئبا وقال ان الحالة رديئة لأن الأعضاء متعصبون على الرفض وان الذين استعفوا لم يحملهم على الاستعفاء الا تحالف بقية أعضاء اللجنة بالاتفاق على الرفض ، فاستبعدت له ذلك وقلت له

(٧١) مذكرات أحمد شفيق ص ١٨٦ (المرجع السابق ص ٥٩ نقلا عن)
Storres, Orientation, P. 72.

(٧٢) د. برج ص ٥٩ ،

أن سير الحكومة والبرنس أثرا في الأعضاء لأنها قدمت المشروع جافا بدون أن يصحبه بيان بفوائده ومزاياه . وبذلك تركت للأعضاء تحت تأثير أقوال المعارضين وكتاباتهم والجرائد المتشعبة للمشروع يبعث الوطنيون العربى منها ولا يقرأون الأجنبى ولأن البرنس استعمل الشدة والعنف مع الأعضاء وتظاهر بممالأه الحكومة ضدهم فلم يعترض جورست على ذلك . وتكلم قليلا في فوائد المشروع . وأشار الى أن كل معارض فيه حتى تلتجىء مصر الى الاستدانة منه ، والى أن المعارضة توجب حرمان المصريين من الحكم الذاتى . فلم أجاره على ذلك » (٧٣) .

موقف الخديوى عباس الثانى من مشروع مد الامتياز :

عارض الخديو عباس مشروع مد الامتياز فى أول الأمر ، فقد كان من البرقيات التى تواردت على الحكومة بطلب عرض مد الامتياز على الجمعية العمومية برقية من حزب الاصلاح (٧٤) . كذلك كانت جريدة المؤيد متفقة فى معارضة المشروع مع الأحزاب الأخرى (٧٥) .

وقد نصح الخديو عباس محمد سعيد بأن يحذر سعد زغلول من شدة المعارضة التى يبديها للمشروع حتى لا يعاكسه الانجليز « فنحرم من خدماته لأنه يعطى للمداولة روحا » (٧٦) .

وأكد الخديو فى كتابه « العلاقات المصرية البريطانية » معارضته لمد الامتياز ، وان مصر عليها أن ترتب الأمر مع الانجليز حيث ستصبح القناة انجليزية مصرية عند انتهاء أجل الامتياز الممنوح للشركة (٧٧) .

(٧٣) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩٢٣ - ٩٢٤ .

(٧٤) أحمد شفيق ، مذكراتى فى نصف قرن ج ٢ ص ١٨٧ .

(٧٥) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٨٩٦ .

(٧٦) المرجع السابق ص ٨٩٧ .

Abbas Hilmi 2, A few words on the Anglo-Egyptian Settlement. London 1930. P. 36. (٧٧)

ورغم ذلك يذكر سعد زغلول في مذكراته « أن الخديو ميال للمشروع ، الا أنه يعود ليؤكد من بعد أن الخديو يظهر المساعدة على قبول المشروع ولكنه يطن الخلاف » (٧٨) •

ويمكن تفسير موقف الخديو هذا على أنه من مصلحته أن يعارض المشروع لاطلاق يده في عقد القروض فلا يجد جورست بعد فشل المشروع الا أن يضغط بشدة سعيا الى عقد القرض ، ورغبة الخديو في الحصول على اذن عام بالاستدانة فسيطلق يده في هذا المجال وعلاوة على ذلك فان الخديو قد وجد أن مبلغ الأربعة ملايين جنيه التي ستحصل عليها الحكومة بمقتضى عقد مد الامتياز كان من المزمع تبديد مبلغ مليونين من الجنيهات في السودان وكذا مبلغ نصف مليون جنيه لأعمال الري ونصف مليون جنيه أخرى للسكة الحديد (٧٩) • وهو أمر لن يستفيد الخديو منه شيئا •

أضف الى ذلك أن الخديو كان يعمل لمعارضة الجماهير الجارفة حسابا ، ولكنه كان رغم معارضة المشروع يخشى أن يجاهر برأيه فيفقد ثقة جورست (٨٠) •

وعلى أية حال فقد اتسم موقف الخديو في بداية مشكلة مد الامتياز بالملاحظة أحيانا والتردد أحيانا أخرى ، تحت ضغط جورست فنراه يعرض على سعد مرة أنه يجب أن نوضح للمستشار بأن يعمل فكرة في ايجاد طريقة تجعل المشروع مقبولا (٨١) • وتارة أخرى يعرض الخديو مشروعا معدلا ويرغب سعدا في دراسته وينصحه

(٧٨) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩٢٥ •

(٧٩) المرجع السابق كراسة ١٧ ص ٨٨٨ وكراسة ١٨ ص ٩١٩ •

(٨٠) مصطفى النحاس جبر ، سياسة الاحتلال ازاء الحركة الوطنية ص ٨٣ •

(٨١) مذكرات سعد كراسة ١٣ ص ٦٥٧ (مصطفى النحاس جبر ص ٨٤) •

بالاعتدال وبألا يجعل للانجليز حجة عليه (٨٢) * ثم يسأل سعدا في اليوم التالي عن رأيه فيما عرضه عليه ويقول : « أنه لا يريد لبطرس أن يستبد بالشئ لنفسه » * أى أنه كان يخشى تقرب بطرس من الانجليز على حساب معارضته - أى الخديو - ويقول سعد انه فهم من هذا « أنه متفق طوعا أو كرها على مسألة القناة » (٨٣) *

وقد جعل موقف الخديو هذا سعد يذكر « وان صح تكون المسألة مدبرة بينه - أى بين الخديو - وبين بطرس ليخدعنا أو يؤثر علينا ولو كان هذا الظن صحيحا لكانت سياسة الوفاق شئما عظيما على البلاد » (٨٤) *

ويشرح لنا محمد فريد في مذكراته موقف الخديوى فيقول :

« لما شرع الانجليز في تمديد أجل شركة قناة السويس سنة ١٩١٠ ، وجمعت الجمعية العمومية المصرية للموافقة على المشروع ، قيل وأشيع وقتها أن للخديوى وبطرس باشا سمرة جسيمة فيما لو نجح المشروع بمساعيهم ولكن لم يكن لدينا اذ ذلك أى دليل على ذلك ، الآن أخبرنا يوسف صديق * بحادثة جديدة تؤكد تلك الاشاعات القديمة قال : « ان أصل معرفة بولو بالخديوى مشروع مالى وهو ضم شركتى الأربكية وشركة Les Biens Fonds التى للخديوى كل أسهمها ، وجعلهما شركة واحدة أوربية تصدر أسهمها فى باريس ويمكن للخديوى اذ ذلك أن يبيع منها ما يريد لتحسين مركزه المالى ، وأثناء المخاطبات فى هذا الشأن دعا بولو الخديو جملة مرات وجمعه مع بعض أصحاب النفوذ فى فرنسا *

ومن ضمن الأمور التى شرعوا فيها ابرام معاهدة بين الدائرة

(٨٢) المرجع السابق كراسة ١٣ ص ٦٧٧ .

(٨٣) نفس المصدر ص ٦٧٩ .

(٨٤) المصدر السابق .

الخاصة أى الخديو الميسيو بولو ، مضمونها أن يسعى الخديو فى انجاح مشروع تمديد أجل شركة القناة وللميسيو بولو ٢٥ فى المائة ، وخمسين فى المائة الباقية ليوسف صديق أى للخديو . وقد حررت هذه المعاهدة فعلا وأخذها معه يوسف باشا الى باريس فى أوائل أغسطس ١٩١٤ . وبالطبع سقط المشروع بسقوط حكومة الخديو وتعيين حسين كامل سلطانا « (٨٥) » .

المحاضرة تلتقى الضوء على موقف الخديو :

بدأ الخديو يستميل أعضاء الجمعية ونشر فى الصحف أن اثنين من قادة الرأى العام قابلا الخديو فنالا حظوة الرضاء وخرجا وألستهما تلهم بما لقيه من حسن الاستقبال وقيل انهما وعدا بتعزيد المشروع ونشر أن الخديو راض عن المشروع ويود تنفيذه وانه وعد الشركة بالمساعدة لانجاح مشروعها وحمل حكومته على قبوله « ولم يكذب الخديو ذلك بل أن مراسل صحيفة « الأمريكان ورلد » فى الاسكندرية بعث الى صحيفته يقول : « أن الخديو موافق على مسألة اطالة الامتياز الذى اشتد النزاع عليها فى هذه الأيام » (٨٦) وفى لقاء الخديو مع الصحفى رودس (M. Rodés) ذكر له :

« أود أن ينجح موضوع مد الامتياز ، وبمبلغ العشرة ملايين فرنك التى ستحصل عليها الحكومة سيكون فى استطاعتنا القيام ببعض الأعمال النافعة ، فهناك الكثير من الأعمال المطلوب الانتهاء منها بمساعدة الدولة التى تساعدنا كثيرا (انجلترا) ويوجد أحد ممثليها بيننا هو السيد (الدون جورست) وهو ضمان أكيد ، فقد عملت معه كثيرا عندما كان مستشارا لوزارة الداخلية ، ثم بعد ذلك مستشارا

(٨٥) أوراق محمد فريد - المجلد الأول - مذكراتى بعد الهجرة (١٩٠٤ - ١٩١٩) مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر . الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٨ ص ٢٥٩ .
(٨٦) الجريدة ٢٤ نوفمبر ١٩٠٩ .

ماليا ولهذا فقد تعودنا العمل سويا وهذا سيسهل كثيرا من عملنا المشترك (٨٧) *

خطاب الخديو في شتاء عام ١٩٠٩ :

وقد ألقى الخديو في نوفمبر ١٩٠٩ خطابا في مقر رأس التين بالاسكندرية قبل سفره لمقره الشتوى بالقاهرة قال فيه :

« بالنسبة لموضوع مد الامتياز الخاص بشركة قناة السويس سيعرض على الجمعية العمومية ، فاننى وحكومتى حاولنا أن نضع مبدأ استشارة البلاد في كل الأمور الهامة ، وسوف تقوم الجمعية العمومية بدراسة المسألة بعناية دون أن تترك للعاطفة أن تطغى على المصالح الحقيقية للبلاد ، وفي هذا برهان واضح على قدرة الأمة على مواجهة الأمور الهامة بالحكمة وبعد النظر ، وسيكون ذلك خطوة هامة لها تأثيرها الخطير على المستقبل * واننى لسعيد بالوحدة التى أيدتها الأحزاب السياسية وكل فئات المجتمع حول هذا الموضوع * وسأكون أكثر سعادة لأرى الأمة وهى تبرهن بارادتها الكاملة بمشاركة الحكومة في ادارة أمور البلاد * والنظرة المتفائلة للشعب في الحكم الذاتى قد تم حسابها بعناية لتشجيعهم أكثر للحصول عليها » (٨٨) *

وعاد الخديو للقاهرة في ٤ نوفمبر ١٩٠٩ واستقبلته جماهير الشعب بحماس لموقفه من مسألة مد امتياز القناة ، وزينت شوارع القاهرة بالإعلام والزينات ، خاصة أن الخديو كان يزعم السفر الى مكة للحج مما زاد في شعبيته (٨٩) *

Alexander, J, The Truth about Egypt PP. 302 — 303 (٨٧)

Alexander J., op. cit., P. 288. ويعلق الكسندر على ذلك بقوله (٨٨)

ان الخديوى يختلف مع السياسة الدستورية .

Ibid. P. 289.

(٨٩)

وسافر الخديو للأقطار الحجازية وعاد بعد أكثر من شهر (في ٢٦ يناير ١٩١٠) ولم يتسن اجتماع الجمعية العمومية بسبب سفر الخديو ، في يوم عودة الخديو أدلى ولي عهده الأمير حسين كامل - رئيس مجلس شورى القوانين والجمعية العمومية - بحديث إلى جريدة الأهرام قال فيه : « انه يؤيد بقاء القناة بيد الشركة بعد انتهاء مد الامتياز تحت النظام الحالي وان مصر لو خسرت ماليا فخصارتها تعوض + وانها اذا استلمت القناة وحدها فان الدول ستحرمها من خيرها وتجعل مصر تابعة للقناة » (٩٠) *

ورغم أن المتحدث خال الخديو الا أن الصحف الوطنية لا تعبأ بذلك رغم أن الحكومة عطلت جريدة القطر المصرى التى يصدرها أحمد حلمى لمهاجمته الخديو وأسرة محمد على *

ويوضح خطاب الخديو فى افتتاح جلسة الجمعية العمومية فى ٩ فبراير ١٩١٠ موافقته على مشروع مد الامتياز بالتعديلات التى أوضحتها فى المشروع المبلغ لأعضاء الجمعية *

وأوضح مجلس النظار أنه لن يبت فى المسألة قبل أن يعلم ان كانت الجمعية العمومية توافق على امتداد الامتياز (٩١) *

ويذكر أحمد شفيق فى مذكراته أن الخديو بدأ يتراجع عن تأييد المشروع ازاء معارضة الحركة الوطنية للمشروع وأن الخديو أوفد أحمد شفيق الى بطرس يسلمه برقيات الاحتجاج وينصحه بعرض المشروع على الجمعية العمومية حتى تخف مسئولية النظارة *

(٩٠) الأهرام ٢٥ يناير ١٩١٠ *

(٩١) راجع نص الخطاب فى وثائق القلمة (محافظ رئاسة مجلس الوزراء عن

قناة السويس) محفوظة رقم ٩ ١/٢٨ ج ١ . وراجع أيضا ، الرفاعى ، محمد فريد ص ١٧١ *

« ولما قابلته أبلغته رأى الخديو وزدت عليه اننا نجتهد الآن يا باشا في ازالة ما علق بالنفوس من حادثة دنشواي بدلا من أن نضيف اليها أمرا جديدا تقع مسؤوليته عليك • فقال لي حينئذ يلزم أن يتفاهم أفندينا مع جورست وقلت له وأنتم أيضا فوعد بذلك وظهر لي أنه اقتنع بطرح المسألة على الجمعية العمومية » (٩٣) •

الحكومة العثمانية تستفسر عن المشروع :

أرسل الصدر الأعظم رسالة للخديو في نوفمبر ١٩٠٩ مستفسرا عن موضوع مد امتياز شركة قناة السويس وطالبه بضرورة استشارة الصدر الأعظم قبل البت فيه • ورد الخديو على السلطان العثماني بأن المفاوضات مستمرة بين الشركة والحكومة المصرية وان فرمان ٢٢ فبراير ١٨٦٦ الذي صدق عليه السلطان قد تضمن بندا عن موضوع مد الامتياز (٩٣) •

« مد الامتياز ومصرع بطرس غالى »

ارتبط اسم بطرس غالى بمشكلة مد امتياز قناة السويس ولقد كان لبطرس غالى خدمة طويلة ، وقد تقلب في المناصب الادارية المختلفة وصار في عهد كرومر ناظرا للمالية فناظرا للخارجية ثم نصب في عهد جورست رئيسا للنظار (٩٤) وكان بطرس معروفا بأنه آلة في يد الانجليز (٩٥) •

ولقد عادى بطرس غالى الحركة الوطنية وشجعه الخديو عباس على معاداة الحزب الوطنى وذكر محمد فريد في مذكراته « كنت

(٩٢) أحمد شفيق ج ٢ قسم ٢ ص ١٨٦ •
Gorst/Grey, Cairo, November, 2, 1909, F.O. 371/43. (٩٣)
No. 45. Telegraph. P.R.O.

(٩٤) رشح الخديو عباس بطرس غالى لرئاسة الوزراء سنة ١٩٠٧ في عهد جورست •
(٩٥) روتشتين ، المسألة المصرية ص ٣٦٣ •

افتقدت هذه السياسة (يقصد سياسة الوفاق بين الخديو وجورست) وحذرت الخديو من سوء نتائجها ولكن بطرس تغلب عليه وأقنعه بأن الحركة الوطنية لأشياء ، والأحسن استعمال سياسة الشدة معها » (٩٦) •

موقف بطرس غالى من مشروع مد الامتياز

كان لموقف، الحركة الوطنية من مشروع مد الامتياز أثره في وضع العراقيل أمام حكومة الوفاق ازاء تمريره منذ اللحظة الأولى - كما ذكرنا من قبل - واتفق بطرس غالى مع الوزراء على القول أمام المستشارين الانجليز بأن الخديو لا يعارض المشروع ، ولكنه قد تأثر بأقوال الجرائد والبرقيات الكثيرة ، ووعد بطرس الوزراء بمحاولة اقناع جورست بعرض المشروع على الجمعية العمومية (٩٧) •

وكان موقف بطرس هذا نتيجة لتحذير أحمد شفيق له بالتدبر في العواقب وكذا اتفقا الوزراء على عرض المسألة أمام الجمعية العمومية (٩٨) •

وأيد بطرس غالى مشروع مد الامتياز ودافع عنه ، وقد اتهم بطرس كلا من سعد زغلول ومحمد سعيد بالتحريض على كتابة البرقيات وتدمير الهياج ضد المشروع • كما خص محمد سعيد بالاتهام بأنه يعمل على استمالة محمد فريد للخديو ، ورغم أن سعدا يقرر أنه لم يحس من بطرس في مبدأ الأمر ميلا للمشروع (٩٩) • يقرر أن

(٩٦) محمد فريد - مذكراتى بعد الهجرة • المجلد الاول (١٩٠٤ - ١٩١٩) • الهيئة المصرية العامة للكتاب ص ٦٢ سياسة الاحتلال تجاه الحركة الوطنية ١٩٠٦ - ١٩١٤ - الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٥ • ص ٨٣ .
(٩٧) مصطفى النحاس جبر ، ص ٨١ - ٨٢ نقلا عن مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٦٩٥ •

(٩٨) المصدر السابق ، أحمد شفيق ، مذكراتى في نصف قرن ط ١ ص ١٨٧ •
(٩٩) مصطفى جبر ، سياسة الاحتلال ص ٨٣ •

أباطلة باشا قد أفهمه أن بطرس يعمل على احباط المشروع أو تأجيله الى ما بعد عودة الخديو من الحجاز ، الا أن موقف بطرس هذا كان موقف الحذر والخوف من الخديو الذى لا يتسم بالصراحة . وقد أفضى بطرس بمخاوفه هذا لسعد زغلول ومحمد سعيد ، فقال : « انى أخاف من الخديو » وفسر سعد هذا بأن بطرس يعنى 'عدم ثقته فى موقف الخديو وأنه (أى الخديو) يتلاعب بالمسألة . ولكن سيتضح فيما بعد أن بطرس غالى سيلعب دورا كبيرا فى المناورة ، ومحاولته دفع مجلس الوزراء فى اتجاه اجازة المشروع (١٠٠) .

خطبة (بطرس - جورست) للتصديق على مشروع مد الامتياز :

عندما اشترط مجلس الوزراء الغاء شرط ضمان نسبة أرباح الشركة الوارد فى الاتفاقية ، رفضت الشركة وتوقفت المفاوضات بينهما فى أواخر أكتوبر ١٩٠٩ (١٠١) وكان سعد زغلول قد علم من رشدى باشا وسيرون وأحمد شفيق بورود برقية من الشركة بأن ما عرضته الحكومة غير مقبول ، وانها عرضت تعويضا مناسباً - عند الغاء شرط الضمان - وتعهد مجلس النظار بأن يروجه أمام الجمعية العمومية حتى يمكن للشركة قبوله (١٠٢) .

وكانت المقدمة قد عرضت مقابل الغاء شرط الضمان للربح أن تزداد مدة مد الامتياز خمس سنين أخرى فتصبح خمسا وأربعين سنة (١٠٣) .

وحاول بطرس بمناوراته استمالة محمد سعيد اليه ، كما حاول جورست أن يفهم سعيد باشا ضرورة الانصياع لما يريده المحتلون (١٠٤) .

(١٠٠) مذكرات سعد زغلول ، كراسه ١٣ ص ٦٤١ .

(١٠١) المرجع السابق ص ٧١٧ .

(١٠٢) المرجع السابق ص ٦٤٢ .

(١٠٣) المرجع السابق هامش ص ٩٤ رقم ٥٤ .

(١٠٤) المرجع السابق ص ٧٠٩ .

تحدد للجمعية العمومية يوم ٩ فبراير ١٩١٠ للاجتماع والنظر في المشروع ، وكان شركة القناة تريد أخذ أراضي طرح البحر بورسعيد (١٠٥) وهو ما فهمه سعد من مناقشة الخديو مع بطرس * وفي الوقت الذي تجنبت فيه الأخيرة للمناقشة مع سعد دعا سعيدا ورشدي اليه وأطلعهما على المذكرة الموضوعة بشأن القناة فلما سألاه عما اذا كان سعد قد أطلع عليها فأجاب بالايجاب وكان هذا غير صحيح (١٠٦) * وبدأت مناورة بطرس في اجتماع مجلس الوزراء يوم ٢٧ يناير ١٩١٠ فلم يوزع المذكرة المشار اليها على الوزراء ولا مشروع الاتفاق وانما أمر بتلاوتها ، وتضمنت توزيع الأرباح بين الحكومة والشركة مناصفة ، وأن تكون المناصفة في بداية الامتداد التالى لنهاية الامتياز الحالى ، وان يتحدث المفاوضات مع الشركة بشأن المعاشات والأراضي التى يتكشف عنها البحر (١٠٧) *

وبدأ بطرس بعد ذلك فى سؤال الوزراء كما سبق ذكره (١٠٨) *

خطط جورست و بطرس غالى للتآمر على الحصول على مصادقة الجمعية العمومية على المشروع المعروف معدلا * وبمحاولة حصول بطرس على التصديق على المشروع بالخداع سواء من جانب الحكومة أو الجمعية العمومية انما يريد الموافقة على شىء لم يتفق عليه بعد فيورط البلاد والجمعية العمومية لأخذ رأيها فيه « (١٠٩) *

(١٠٥) بالنسبة لتفاصيل مشكلة الأراضي فى بورسعيد (أراضي طرح البحر) راجع للمؤلف رسالة الدكتوراه : الصراع الدولى حول استقلال قناة السويس ص ٢٤٣ - ٢٥٢ *

(١٠٦) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧١٤ *

(١٠٧) يقصد أراضي طرح البحر * راجع مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧٦٥ *

(١٠٨) انظر ص ١٦٠ من هذا البحث *

(١٠٩) تيودور روتشنين ، مصر قبل الاحتلال ص ٥٤٨ ومن تقرير اللجنة المشكلة لنظر المشروع والمنشقة عن الجمعية العمومية *

وفي الفترة من ١٣ فبراير حتى ٢٠ فبراير ١٩١٠ حصل الاتفاق بين جورست والخديو وبطرس على أن يدافع النظار جميعاً عن المشروع (١١٠) .

مقتل بطرس غالي :

في ٢٠ فبراير ١٩١٠ أطلق ابراهيم ناصف الورداني رصاصاً على بطرس غالي أثناء نزوله من ديوان الخارجية أودت بحياته (١١١) . في الوقت الذي كان مشروع مد الامتياز معروضا أمام الجمعية العمومية . وقبض على الورداني واعترف أن الدافع لاغتياله بطرس غالي إنما يرجع الى ما عده خيانة من تصرفات بطرس غالي لمجموعة أسباب يأتى على رأسها مشروع مد الامتياز الى جانب رياسته للمحكمة المخصصة في حادثة دنشواي واعادة قانون المطبوعات واهاتته لمجلس الشورى والجمعية العمومية (١١٢) .

وقد اعترف الورداني عند التحقيق معه أن أحد الدوافع الهامة لاقدامه على التخلص من بطرس غالي هو معاكسته للجمعية العمومية ورضاءه عن مشروع مد الامتياز (١١٣) .

وعلق أحد الكتاب على مقتل بطرس بأن اغتياله بيد أحد مواطنيه قد اقنع البريطانيين أنهم لا يستطيعون ترك مصر للوطنيين (١١٤) .

(١١٠) مصطفى النحاس جبر ، سياسة الاحتلال ص ٨٧ .
أما عن موقف الجمعية العمومية من المشروع فراجع الفصل السادس من هذا البحث .

(١١١) المزيد من التفاصيل حادثة الاغتيال والمحاكمة انظر د. محمد برج - دراسة في الحركة الوطنية ص ٩٧ - ص ١٦١ .

(١١٢) الرافعي ، محمد فريد ص ١٨٦ .

(١١٣) د. برج ص ٣٥ و ص ١٢٣ .

(١١٤) آرثر جولد شميت ، الحزب الوطنى ص ٢١٦ .

كما وصف ستورز هذا الحادث بأنه أحد أربعة أحداث كبرى وقعت في مصر في السنوات العشر السابقة للحرب العالمية الأولى وهي :
حادثة طابا ودنشواي وانهاء حكم كرومر ، وأن هذا الحادث لم يكن
ميتا لبطرس فحسب بل ولآمال الدون جورست أيضا (١١٥) *

كذلك صرح ادوارد جراي في مجلس العموم البريطاني « ان
الموقف في مصر عقب اغتيال بطرس غير مرض وان انجلترا يجب أن
تظهر في مصر القوة وأنه اذا استمرت موجة العداء ضدنا قلن نسعى
قدما في تهيئة المصريين لحكم أنفسهم فنحن في مصر أوصياء
على أبناء مصر وأوصياء عن أوروبا وأوصياء عن العالم » (١١٦) *

حوكم الورداني ونفذ فيه حكم الأعدام ، وكان اغتيال بطرس
أولى حوادث القتل السياسي التي وقعت في مختلف عهود الحركة
الوطنية الحديثة ولاشك في الصبغة السياسية للحادث ، لأن الأسباب
التي دعت الورداني الى القتل هي أسباب سياسية (١١٧) ويذكر الرافي
أنه حتى لو لم يكن بطرس باشا قبطيا لوقعت الجريمة مهما تكن
ديانة المعتدى عليه (١١٨) *

ومقتل رئيس وزراء قبطي جعل فريقا من الأقباط ينسبونها الى
التعصب الديني ، ورددت الصحف البريطانية ، كما ردد روزفلت
(رئيس جمهورية الولايات المتحدة) هذه التهمة ، وهي تهمة باطلة
لا تستند الى الحقيقة في شيء بعد أن أثبت التحقيق أن الجريمة
وقعت لأسباب سياسية (١١٩) *

Ronald Storrs, Orientation Ni-Cholson Watson
London 1943. P. 73.

(١١٥)

د. برج ص ٩٧ .

(١١٦) د. برج ص ٩٧ ، دراسة في الحركة الوطنية ص ١٥٨ .

(١١٧) الرافي ، محمد فريد ص ١٨٧ .

(١١٨) المرجع السابق ص ١٨٧ - ١٨٨ .

(١١٩) المرجع السابق ص ١٨٨ .

الفصل السادس

مشروع مد الامتياز أمام الجمعية العمومية

أسباب طلب عرض المشروع على الجمعية العمومية

يمكن أن نوجز فيما يلي النقاط التي أدت الى عرض المشروع على الجمعية العمومية :

١ - معارضة الحكومة الانجليزية لمد الامتياز ، فقد رأينا في الفصل الثاني حقيقة موقف حكومة حزب الأحرار من المسألة • كذلك يذكر سعد زغلول في مذكراته أن الحكومة الانجليزية لم تكن راغبة في الموافقة على مشروع مد الامتياز فقد حدث انقسام فيها حول ذلك انتهى بتغلب رأى المعارضين (١) • وهذا يفسر ما قام به شيتي (مستشار نظارة الداخلية) من اقتراح عرض مشروع مد الامتياز على الجمعية العمومية لأخذ رأيها فيه بعد أن كان واضحا للعيان معارضة الجمعية التامة لهذا المشروع (٢) •

ويؤكد ذلك أيضا تصريح المستشار المالى - بول هارفى - لسعد زغلول بأن المشروع سيعرض على الجمعية العمومية « واطنهما لا تقبله واليوم الذى ترفض فيه أسر سرورا عظيما بصفة كونى انجليزيا » (٣) •

(١) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٨٨٠ ، ٩٠٢ •

(٢) المرجع السابق ص ٨٨٧ •

(٣) المرجع السابق ص ٩٠٠ •

وقد علق سعد زغلول على ذلك بقوله : « خطر في بالي أن السر في هذا التغيير ربما كان لأن الحكومة الانجليزية تريد أن تعدل عن المشروع من نفسها حتى لا تعرض نفسها أو رجالها للخزلان » (٤) .

٢ - رد ادوارد جرای على استفسارات أحد الأعضاء عن موقف الحكومة البريطانية من مد الامتياز بأن تعليماته كانت « لا ضغط ، ولم تضغط على الجمعية العمومية ، وكنا نميل بالطبع الى عرضها على الجمعية العمومية وتحملت مسئولية عرضها على الجمعية العمومية وقد كان هناك من يرى عدم عرضها لكن نظرا لأهمية المسألة لمصر رأيت ترك المسألة للجمعية العمومية لابداء رأيها صراحة ، وكذلك الأمر بالنسبة للحكومة المصرية اذا رغبت الموافقة على قرار الجمعية العمومية هذا هو الخط الذي سلكناه » (٥) .

٣ - جاء مد الامتياز في وقت تصاعدت فيه الحركة الوطنية المصرية حتى أصبحت قادرة على أن تجرف أمامها كل من يتصدى لها أو يناوئها ، فلقد شهدت عام ١٩٠٧ قيام أهم حزينين مصريين لعبا دورا كبيرا في الحركة الوطنية وهما : الحزب الوطني وحزب الأمة الى جانب الأحزاب الأخرى التي قامت في تلك الفترة (٦) .

٤ - أمام عنف هجمات الصحافة الوطنية اضطر بطرس غالى الى دعوة مجلس الوزراء للاجتماع في بيته حيث قرروا عرض الاتفاقية على الجمعية العمومية للتصويت عليها . وكان قرار الوزراء ثوريا لأن المجلس لم تكن له أى سلطة تشريعية غير التصديق على ضرائب

(٤) المرجع السابق ص ٩٠٢ .

(٥) محمد برج ، دراسة في الحركة الوطنية ص ٤١ .

(٦) المرجع السابق ص ٨ .

جديدة • وأصر جورست على تأييد هذا القرار الذي تعرض لنقد
حاد من الصحافة البريطانية (٧) •

٥ - رأت الحكومة البريطانية الاستمرار في عرض المشروع على
نواب الأمة على أن يتحمل النظار المصريون مسؤولية الدفاع عنه
أمام الجمعية العمومية التي منحت حقا جديدا بأن يكون رأيها قطعيا
في المشروع ، وذلك حتى لا تتحمل هي أمام الرأي العام الدولي
مسئولية رفض الامتياز (٨) •

ويتفق ذلك وتصريح جرائ عقب قرار الجمعية العمومية برفض
المشروع • بقوله : « ان تصرف الحكومة الانجليزية في هذه المسألة
كان تصرفا شريفا ضامنا لمصلحة مصر وانجلترا على السواء » (٩) •

٦ - تحسن العلاقات (البريطانية - الفونسية) بعد الاتفاق
الودي ١٩٠٤ جعل الدبلوماسية البريطانية تلقى بمسئولية الرضا على
الجمعية العمومية المصرية ، فهي لم تمارس ضغطا عليها - كما رأينا -
بل أعطتها حقا لم تمارسه من قبل هو أن « يكون رأيها قطعيا »
لتأكدتها من رفض الجمعية للمشروع •

عرض المشروع على الجمعية العمومية :

استجاب أعضاء الجمعية العمومية لحملة الصحف ، فاجتمع عدد
كبير منهم في دار على شعراوي باشا وكان من بينهم أحمد انطفي السيد
وقرروا ارسال التماس للخديو ولكل النظار بطلب عقد الجمعية
العمومية بصفة استثنائية لعرض شروط الشركة ومناقشة المشروع من
كل وجوهه • وأرسل الأعضاء مذكرة الى المعتمد البريطاني نصها : .

(٧) آرثر جولد شميث ، الحزب الوطني من ٢٠١ نقلا عن صحيفة الاجيبشيان
جائزت في ٣ نوفمبر ١٩٠٩ •

(٨) أحمد هيكل ، مذكرات في السياسة ج ١ ص ٤٥ - ٤٦ •
(٩) الجريدة ٢٣ يوليو ١٩١٠ ، ومحمد لاشين ، سعد زغلول ص ١٧٩ •

« نسأل جنابكم بأن تشيروا على الحكومة الخديوية بأن تعلن المخبرات بينها وبين شركة قناة السويس بشأن امتداد أجلها وباستشارة الجمعية العمومية في المشروع الخطير الذي تترتب عليه الفوائد الجمة ان روعيت مصلحة البلاد وعظم الضرر ان اهمل شأنها أو أمرها » (١٠) .

وصدر الأمر الخديوي في ٢٧ يناير ١٩١٠ بتحديد صباح الأربعاء ٩ فبراير ١٩١٠ موعدا لانعقاد الجمعية العمومية لعرض مشروع الاتفاقية (١١) .

وقبل جلسة ٩ فبراير وقبل أن تشرح الحكومة أسباب مساندتها للمشروع ، اجتمع بعض أعضاء « الجمعية العمومية » في منزل محمد سليمان باشا أحد نواب الرئيس وتوصلوا الى اتفاق للأحسن السبل لتأكيد مقاومتهم ومعارضتهم لمشروع الاتفاقية (١٢) .

قرار الجمعية العمومية القطعي :

بعد تأليف وزارة محمد سعيد (باشا) ، صرح بجلاسة ٤ ابريل عام ١٩١٠ ، بأن الحكومة قررت أن يكون قرار الجمعية قطعيا ، وقد كان هذا التصريح استجابة لطلب الأمة الاجماعي في هذا الصدد وتحقيقا لشرعية بدت من شركة قناة السويس اذ أرادت أن تطمئن على سلامة الاتفاق فاشتترطت اقرار الجمعية العمومية (١٣) .

جلسة ٩ فبراير ١٩١٠ :

انعقدت الجمعية العمومية في هذه الجلسة برئاسة الأمير حسين كامل ، وافتتحها الخديو عباس الثاني بخطبة جاء فيها :

(١٠) الجريدة ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ .

Wilson, op. cit. P. 96.

(١١)

Gorst/Grey, Cairo. April 16, 1910, F.O. 423/44. No. 55 P.R.O. (١٢)

(١٣) الرافعي ، محمد نريد ص ١٧٢ .

« ... دعوناكم لأخذ رأيكم فى اتفاق يراد عقده مع شركة قناة السويس ، فان هذه الشركة قد عرضت على حكومتنا منذ سنة امتداد أجل امتيازها ، وبعد المخابرات الطويلة أمكن الوصول الى المشروع المطروح أمامكم ، وقد علمتم أن حكومتنا مجمعة الرأى على قبوله اذا رضيت الشركة بالتعديلات التى سبق تبليغها لحضراتكم ، فالغرض اذن ، من اجتماعكم هو البحث فيما اذا كان من مصلحتنا مد أجل الامتياز الى أربعين سنة ، على شرط اقتسام الأرباح فى هذه المدة بين الحكومة والشركة مناصفة ، وفى مقابل اعطاء الشركة نصف الأرباح عن المدة الجديدة تدفع للخزينة المصرية مبالغ موزعة على السنتين سنة الباقية تقريبا من مدة الامتياز الحالى . وقد قدر هذه القيمة بعد البحث الدقيق أشخاص من ذوى الخبرة الواسعة فى الشئون المالية ، وهم يرون انه اذا حصلت الموافقة على التعديلات المذكورة تكون الفائدة التى تنالها مصر موجبة لتمام الرضا ، وأن ذلك غاية ما يصح طلبه من الشركة » (١٤) .

واستطرد الخديو قائلاً : « لا يخفاكم ان هذه المسألة ليست من المسائل التى يقضى القانون بأخذ رأى الجمعية العمومية فيها ، ولكن نظرا لأهميتها الاستثنائية بالنسبة الى الجيل الحاضر والأجيال الآتية ، قرر مجلس النظار ألا يبت فيها رأيا قبل أن يعلم ان كانت الجمعية العمومية توافق على امتداد الامتياز ، ونظار حكومتنا مستعدون لاعطاءكم كل ما ترونه لازما فى هذه المسألة من البيانات والايضاحات ، ونحن واثقون أن كل واحد منكم يشعر بالمسئولية التى يتحملها أمام بلاده عند نظر هذا المشروع الهام والله نسأل أن يوفقنا جميعا لما فيه خير البلاد » (١٥) .

(١٤) المرجع السابق ص ١٧١ .

(١٥) المرجع السابق ص ١٧١ .

الجلسة الثانية في اليوم التالي ١٠ فبراير ١٩١٠ :

جاءت الجلسة الثانية العلنية للجمعية ، في اليوم التالي في وسط جو مشحون بالقلق والترقب من جانب الوطنيين والتآمر من جانب بطرس (١٦) . وقد انتخبت الجمعية في الجلسة الأخيرة لجنة من خمسة عشر عضوا لدراسة المشروع وتقديم تقرير عنه . وتألقت هذه اللجنة من : محمود سليمان باشا ، واسماعيل أباطة باشا ، وحسن مذكور باشا ، وابراهيم مراد باشا وأحمد يحيى باشا وعلى شعراوي باشا ومحمود بك عبد الغفار ، وحسن بك بكري ، وفتح الله بركات بك وعبد اللطيف الصوفاني وجاد بك مصطفى وسعد بك مكرم ودياب أفندي محمد سليم ، وأمين بك عارف واسماعيل أفندي كرية (١٧) .

ودار في هذه الجلسة الساخنة مناقشات حامية خاطب فيها الأمير خنسين كامل الأعضاء المعارضين للمشروع بعنف بلغ حد التعدي ، وكان يقول عند خروج الأغلبية على أمر ضد رغبته « ان هذه طبخة مطبوخة » (١٨) .

هل سيكون قرار الجمعية قطعيًا ؟ :

وقد طرح أباطة باشا وعبد اللطيف الصوفاني سؤالاً على الحكومة عما اذا كان رأى الجمعية العمومية في مشروع مد الامتياز قطعيًا أم شورياً ؟ فكان بطرس غالى يتهرب من الاجابة ويحيلها على نص خطاب الخديو عباس في الجلسة السابقة (٩ فبراير) (١٩) .

مساندة الرأى العام المصرى للجمعية العمومية :

عند عرض المشروع على الجمعية العمومية اجتاحت البلاد معارضة

(١٦) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩٢٣ .

(١٧) الرافعى ، محمد فريد ص ١٧١ و ص ١٧٢ وايضا : Wilson, P. 97.

(١٨) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩٢٤ .

(١٩) المصدر السابق وانظر ايضا الرافعى ، ص ١٧٢ و Wilson PP 97. 98.

شديدة للمشروع فقد توالى الاجتماعات والمظاهرات التي اشترك فيها الطلبة وعمال المصانع ومستخدمى المحلات وطالبوا برفض المشروع ونادوا بأن يكون للجمعية رأى القطعى فيه (٢٠) •

ولجأت الحكومة المصرية الى سياسة الشدة فمنعت المظاهرات يوم اجتماع الجمعية العمومية وفى دمياط منع المحافظ الاجتماعات لمناقشة مسألة مد امتياز شركة قناة السويس •

كذلك وجهت الصحف اهتمامها كله لموضوع القناة لا تكتب إلا عنه وتفرد له صفحاتها كلها حتى أن « الجريدة » عندما تعرض لمسائل أخرى تكتب عنها تحت عنوان « شىء غير القناة » كما اهتمت الصحف باجتماعات اللجنة التي شكلتها الجمعية العمومية لدراسة المشروع • فكتبت اللواء تحت عنوان « يا للفضيحة » فى اجتماع اللجنة سأل الأعضاء عن خبراء الحكومة من الذين بحثوا المشروع ، فقبل انهما اثنان من الأجانب وهما روسان وجوشن وهما موجودان فى مصر ومن موظفى الدولة ، فقال أحد الأعضاء ، أن الحكومة استحضرت خبراء من أوروبا لمشروع مجارى العاصمة ، فهل مسألة قناة السويس أقل شأنًا من هذا الموضوع حتى تقتصر على اثنين من موظفى الحكومة •

وعندما سئلت الحكومة عن نصوص المفاوضات التي دارت بينها وبين شركة قناة السويس أجابت بأن المفاوضات كانت شفوية (٢١) 11 كما دعت اللواء الى تنظيم مظاهرات يوم اجتماع الجمعية العمومية ليسمع الأعضاء رأى الشعب ، ونشرت أن كل مدينة ستبعث بوفد للاشتراك فى المظاهرة •

(٢٠) ودثشتين ، مرجع سبق ذكره ص ٥٣ •

(٢١) اللواء ، ١٦ فبراير ١٩١٠ •

وطلب الشيخ على يوسف في خطاب ألقاه نشر في ملحق أصدرته صحيفة المؤيد في ٨ فبراير ١٩١٠ يقول : « أرجاء الحكم بقبول الاتفاق أو رفضه حتى تنال البلاد دستورا نيايا تقوم عليه هيئة نيايه تحكم بقبول الاتفاق أو رفضه » (٢٣) • كما طالبت معظم الصحف بأن يكون رأى الجمعية العمومية نهائيا وقطعيا في المشروع لا استشاريا كما ينص قانون الجمعية •

اللجنة المشكلة لدراسة مشروع مد الامتياز :

عقدت اللجنة التي تم انتخابها (٢٣) أول جلسة لها صبيحة يوم السبت ١٢ فبراير ١٩١٠ وراجعت مشروع عقد الاتفاق الذى صار تحضيره بين بعض مديرى شركة قناة السويس وبول هارفى • وأطلعت اللجنة على مذكرة الحكومة المرفقة بها والتي اشتملت على نصوص التعديلات التى قرر مجلس النظار - بتاريخ ٢٧ يناير ١٩١٠ - باجماع الآراء رفض ذلك المشروع ، الا اذا أمكن ادخال تلك التعديلات عليه •

ولما كانت هاتان الورقتان هما كل ما قدمته الحكومة للجمعية العمومية من المستندات الكتابية ، وما كان يجب عليها تقديمه اليها من المشروعات الشفوية لتأييد ذلك المشروع الخطير وليبان ما تعتقده فيه من المنافع والفوائد للبلاد • وكانت اللجنة فى حاجة كبرى للامام بكل ما تراه الحكومة من المزايا التى تعود على الأمة من هذا الاتفاق سواء كان فى العصر الحاضر أو فى مستقبل الزمان فقد قررت مخابرة الحكومة بالتدابير من ينوب عنها واعطائها ما يلزمها من الايضاحات والبيانات •

(٢٢) المؤيد ٨ فبراير ١٩١٠ •

(٢٣) يذكر ولسون فى كتابه عن قناة السويس أن اللجنة تشكلت من ١٩ عضوا استقال منهم ٤ أفراد هم : محمد على باشا وأحمد عفيفى باشا ومقص سمبكة وطلبه سودى باشا : Wilson, op. cit., P. ٥٧.

وفي جلسة ١٤ فبراير ١٩١٠ حضر باللجنة أحمد حشمت باشا (ناظر المالية) وشارل دي روفاسيرا (٢٤) ولياندر جاسبار روسان (٢٥) بصفتهم مندوبين عن الحكومة المصرية ، وأجابوا عن البيانات التي طلبتها اللجنة منهم اجابات وجاء من جملتها « أن المستشار المالي وضع مذكرة بين فيها مزايا المشروع المالية (٢٦) » .

وتابعت اللجنة جلساتها لدراسة مسودة المشروع وقامت بدراسة مستفيضة وعقدت عدة جلسات فبعد أن درست اللجنة بجلسته يوم ١٩١٠/٢/٢٨ رأيت ما يلي :

محصل عقد الاتفاق ، يتلخص المشروع مع التعديلات التي أدخلها عليه مجلس النظار :

١ - عقد الحكومة المصرية بشركة القناة أجل الامتياز الذي ينتهى في ١٩٦٨/١١/١٧ الى ٢٠٠٨/١٢/٣١ أى ٤٠ سنة و ٤٤ يوما تقسم أرباح القناة فيها مناصفة بين الشركة والحكومة .

٢ - في مقابل ذلك تدفع الشركة للحكومة ٤ ملايين جنيه على ٤ أقساط متساوية من ١٩١٠/١٢/١٥ الى ١٥ ديسمبر ١٩١٣ .

٣ - تتعهد كذلك بأن تجعل للحكومة حصة من صافي الإيراد السنوى من سنة ١٩٢١ الى ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ على النسب الآتية :

٤ . % من سنة ١٩٢١ الى سنة ١٩٣٠

٦ . % من سنة ١٩٣١ الى سنة ١٩٤٠

٨ . % من سنة ١٩٤١ الى سنة ١٩٥٠

١٠ . % من سنة ١٩٥١ الى سنة ١٩٦٠

١٢ . % من سنة ١٩٦١ الى سنة ١٩٦٨

(٢٤) De Roccaserra اكبر مستشارى الحكومة القانونى - المستشار
Alexander, op. cit., P. 324.

القضائى لوزارة المالية راجع :

(٢٥) السكرتير المالى لنقابة المالية .

(٢٦) روتشتين ، المسألة المصرية ص ٣٧٥ .

ثم عند تسوية حساب السنين التالية لسنة ١٩٦٨ لأجل تقدير حصة الحكومة في الأرباح لا يدخل في هذا الحساب الأفادة واستهلاك القروض التي تعقد بعد سنة ١٩١٠ للأعمال اللازمة لتحسين حالة القناة والموانئ الموصلة اليه والتي ستبدأ من سنة ١٩١١ ويشترط أن يكون توزيع الفوائد والاستهلاك على أقساط سنوية متساوية ، عن كامل مدة هذه القروض وأن يكون حساب ٥٠٪ التي تخص الحكومة بعد انتهاء مدة الامتياز عن الباقي من رأسمال الشركة بعد رجوع القناة الى الحكومة وأن يكون للحكومة المصرية ٣ أعضاء على الأكثر في مجلس ادارة الشركة ابتداء من سنة ١٩٦٩ .

واشترط العقد الا يكون نهائيا الا بعد تصديق الجمعية العمومية لشركة قناة السويس عليه (٢٧) .

تقرير اللجنة (٢٨) :

قدمت اللجنة المشكلة تقريرها في ١٥ مارس الى الجمعية العمومية (٢٩) بعد أن أتمت دراستها للمشروع وقد استغرق تقرير اللجنة أكثر من شهر لاعداده ، وقد طبع ووزع على الأعضاء وكان تقريراً مطولاً تناول فيه المشروع من كل جوانبه . واجتمعت الجمعية العمومية بجلسته ٢١ مارس ١٩١٠ واستمعت الى التقرير الذي تلى في الجلسة .

ويمكن تلخيص تقرير اللجنة الذي نوقش في هذه الجلسة في النقاط التالية :

(٢٧) روثتس ، المرجع السابق ص ٣٧٦ - ٣٧٧ .
 (٢٨) يتكون نص تقرير اللجنة من ٤٠ صفحة بونائق القلعة - محافظ مجلس الوزراء (قناة السويس) محفوظة ٩ ١/٢٨ جزء أول . وهو كتيب مطبوع في المطبعة الاميرية بمصر ١٣٢٨ هـ ١٩١٠ م .
 Gorst/Grey, 16-4-1910, op. cit. (٢٩)

أسباب طلب المد :

(أ) صيغة العقد يفهم منها أن الحكومة هي التي تعرض على الشركة مد الامتياز لا أن الشركة هي التي تطلب ذلك وهذا يتنافى مع ما جاء بمذكرة المستشار المالى وبمذكرة الحكومة من أن الشركة هي العارضة للمشروع وهي التي طلبت مد الامتياز (٣٠) .

(ب) رأت اللجنة أن أسباب طلب مد الامتياز أن شركة قناة السويس رأت حاجتها الى توسيع وتعبيق القناة لتسهيل المرور للسفن الضخمة التي تم بناؤها في السنوات الأخيرة والمحتمل بناؤها في المستقبل ، وهذه الأعمال تحتاج الى قروض اذا وزعت أقساطها على السنين الباقية من مدة الامتياز أثرت على الأرباح الموزعة سنويا على المساهمين ، بخلاف لو قسطت تلك القروض على ١٠٠ سنة ، فلن يكون لها تأثير محسوس على أرباح الأسهم ، لذلك سعت الشركة لمد أجل الامتياز بهدف :

- ١ - الاستفادة من نتائج أعمال تحسين القناة .
- ٢ - الاستفادة من تقسيط القروض على ٩٩ سنة بدلا من ٥٩ سنة .
- ٣ - الاستفادة من ارتفاع أسعار أسهمها أكثر مما وصلت اليه لطول مدة الانتفاع .
- ٤ - أرادت الشركة استثمار الاتفاق الودى (١٩٠٤) والذي لا تضمن الشركة بقاءه طويلا ، لتحقيق أمانها خاصة بعد أن خفت لهجة الاحتجاجات التي كانت تقوم من جانب ملاك السفن ضد الشركة .

(٣٠) روثشتين ، المسألة المصرية ص ٢٢٧ .

٥ - ارتفعت قيمة الأسهم بعد اثاره موضوع مد الامتياز من ٤٧٥٠ فرنكا (سبتمبر ١٩٠٩) الى ٤٩٩٥ فرنكا في (أكتوبر ١٩٠٩) بعد أن زاع خبر مشروع المد (٣١) *

العملية الحسابية للمشروع :

كذلك ناقشت اللجنة المشروع من الجانب المالي ، وبحث عما اذا كانت الملايين الأربعة التي ستأخذها الحكومة من شركة قناة السويس والحصص التي تعهدت بتخصيصها للحكومة من ١٩٢٠ الى سنة ١٩٦٨ تكافئ نصف أرباح القناة من ١٩٦٠ حتى عام ٢٠٠٨ أم لا ؟ حتى لا يوجد محل للغبن *

وتبين للجنة خطأ التقديرات التي بنى عليها بول هارفي حسابه، فقد قدر حساباته على دخل القناة في عام ١٩٠٩ ، وبالدراسة استدلت اللجنة على الغبن الفاحش الذي يتحمل اضراره الجيل المستقبل من غير فائدة للجيل الحاضر ورأت اللجنة أن المشروع صفقة خاسرة من الناحية المالية ولايجوز المخاطرة بأموال الأمة في التعاقد (٣٢) *

ولقد ثبت في العصر الحديث تضاعف إيرادات قناة السويس عاما بعد عام فلقد تجاوزت إيرادات قناة السويس الميار دولار عام ١٩٨٧ (٣٣) *

الاعتبارات التي يبررون بها المشروع :

برر هافي طلب مد الامتياز بعدة مخاوف واطار تهدد مصر في مستقبل قناتها بعد أن تؤول اليها نوجزها في النقاط الخمس الآتية :

-
- (٣١) المرجع اسابق ص ٣٨٢ - ٣٨٤ *
 - (٣٢) راجع بالتفصيل الدراسة المالية العلمية التي قام بها اعضاء اللجنة : روتشتين ، ص ٣٨٤ - ٣٩٢ *
 - (٣٣) بلغت جملة إيرادات قناة السويس في العام المالي ١٩٨٧ ١١٤٣ مليون دولار *

١ - تخفيض الرسوم لخمسـة فرنكات عن الطن الواحد بناء على تعهد من الشركة *

٢ - تعمد الشركة لتخفيض تلك الرسوم قبل نهاية مدة امتيازها انقاصا يضر بمصلحة الحكومة اذا لم تتفق الحكومة معها من الآن *

٣ - منافسة قناة باناما لقناة السويس *

٤ - ظهور اكتشافات علمية واختراع طرق جديدة للمواصلات تنقص من أهمية قناة السويس *

٥ - احتمال ان تطالب الدول الحكومة المصرية اذا عادت القناة لها - بتخفيض الرسوم تخفيضا كبيرا أو طلب جعل المرور في القناة مجانا (٣٤) *

وقامت اللجنة بدراسة هذه النقاط وفندتها بندا بندا ، وتبين لها بالدراسة العلمية أن هذه المخاوف وهمية وسبق تهديد الشركة به فبحثته من سنين وظهر لها فيه ما ظهر للجنة الآن من سوء تقدير وغش وخداع (٣٥) *

وجاء في نهاية تقرير اللجنة انه قد ظهر بالحساب أن في هذا المشروع غبنا فاحشا على مصر قدرته اللجنة بنحو ١٣٠٠٠٠٠ ر ٥٩٨ ر ١٣ جنيه أصلا وفائدة وأن فكرة استفادة الجيل الحاضر من أرباح القناة كان يمكن أن يقال عنها أنها فكرة صالحة حقيقية لو اقترنت بما يأتي:

(أ) انه لا يوجد مطلقا غبن في التعاقد عليها *

(٣٤) وناثق القلعة محفظة ٩ ١/١٨ ج ١ ، وروتشتين ص ٣٩٣ .

(٣٥) راجع بالتفصيل تقرير اللجنة المشكلة لنظر مشروع مد امتياز شركة القناة الى هيئة الجمعية الاسومية في وناثق القلعة (رئاسة مجلس الوزراء عن قناة السويس) محفظة ٩ ١/١٨ ج ١ . وقد نشر روتشتين في كتابه ، المسألة المصرية .
نص التقرير ص ص ٣٧٥ - ٤١٥ .

(ب) أن يستعمل المقابل في أعمال مشمرة تسوغ هذا التعاقد أمام الأجيال المستقبلية وأن يكون للأمة من السلطة على أموالها ما يكفل لها تحقيق هذا الشرط. كفالة فعلية * « أما والعين في الصفقة فاحش ، والحكومة لم تسمح الى الآن باعطاء الأمة حق الاشتراك معها برأى قطعى في تدبير شئونها المالية والداخلية البحتة خصوصا وأن العقد حاصل على زمان أبعد من أن يكون الحكم عليه صحيحا ، فهو سابق لأوانه من كل الوجوه وغير مقبول *

« فبناء على هذه الأسباب ، قررت اللجنة بالاجماع رفض هذا المشروع ، وللجمعية الرأى الأخير » (٣٦) *

هذا وقد تقدم صابر باشا صبرى بدراسة رياضية لمشروع مد الامتياز وهى عبارة عن كتيب باللغة الفرنسية قدمت الدراسة للمعهد المصرى باعتبار صابر باشا صبرى عضوا فيه (٣٧) *

عرض التقرير على الجمعية العمومية وسير المناقشات :

دخل المشروع في رحلته الأخيرة في جلسة ١٤ أبريل عندما اجتمعت الجمعية العمومية لمناقشة تقرير اللجنة * وتولى اسماعيل (باشا) سرى شرح المزايا التى تعود على البلاد من الأموال التى تدفعها الشركة وقام سعد زغلول بالدفاع عن المشروع أمام الجمعية في الجلستين اللتين عقدتهما في ٤ و ١٧ أبريل ١٩١٠ ، وقد هرع جمهور كبير من الشبان وأدباء الأمة الى المجلس لسماع المناقشة ،

(٣٦) المرجع السابق *

(٣٧) محفظة ٩ ج ٢ دوسيه ١/٢٨ وثائق القلمة - فناء السويس - والكتيب

بمنوان :
Une Equation sur le Canal Maritime De Suez etude algebrique sur
le projet de prolongation de la concession du Canal Maritime de Suez.
Par S.E. Saber Pache Sabry.

« لأن خطيباً كسعد يلذ سماعه ولو في مشروع لا تريده الأمة »
كما ذكرت صحيفة الأهرام (٣٨) وخطب سعد زغلول ساعتين متتاليتين،
والإسماع قيد ارادته والقلوب رهن اشارته (٣٩) قال سعد بعد أن
بسط للجمعية المنافع التي تعود على البلاد من مد الامتياز :

« انا كنا نعارض المشروع حتى اقتنعنا بنفعه فقبلناه ، ونحن
نلقى بمسئوليته عليكم ، وقال أنا محام عن هذا المشروع فانه لا يوجد
مشروع درس تمام الدرس وبحث بحثا دقيقا مثل مشروع القناة •
ولقد أدبت وزملائي واجبنا نحو الأمة » •

ورد عليه اسماعيل أباطة باشا - عضو الجمعية بقوله -
« أن من يريد أن يتناقش ويخطئ أعمال اللجنة فيجب عليه الا يركن
الى قوة الخطابة وزخرف القول بل يبين بالدليل ان حساب اللجنة
خطأ » (٤٠) •

وقال سعد : « انا لا نريد أن تنازل عن القناة أبدا ولكن نريد
أن نؤجرها مدة أخرى • ان أربعين عاما ليست شيئا كبيرا في تاريخ
أعمار الأمم » •

واستمرت المناقشة بين سعد زغلول والأعضاء الذين طلبوا
رفض المشروع • وأخذت الأصوات وأعلن رئيس المجلس « انتهاء
المذاكرة » بالأغلبية فخرج سعد زغلول من الجلسة واقترح رئيس
الجمعية العمومية أخذ الأصوات صوتا صوتا ، فأخذ الكاتب ينادي
الأعضاء بأسمائهم فقالوا جميعا بالرفض ، وقال سعد مكرما (أفندى)

(٣٨) الأهرام ١٨ أبريل ١٩١٠ •

(٣٩) الأهرام ١٩ أبريل ١٩١٠ •

(٤٠) راجع موقف سعد زغلول بالنسبة لشكلة مد الامتياز ص ١٤٦ - ١٥٣ من

رمضان لا رفض واحد • ولم يوافق على المشروع الا عضو واحد
هو مرقص سميكة بك الذى وافق على قبول المشروع بعد ادخال
تعديل عليه (٢١) •

ابتهاج الجماهير بقرار الجمعية العمومية :

قامت المظاهرات الوطنية عقب صدور قرار الجمعية العمومية ،
وهنا الخطباء بعضهم بعضا ، وأخذ الهتاف يتردد فى القاهرة بسقوط
الاستبداد وحياة الاستقلال وسقوط روزفلت الذى كان يزور مصر
فى تلك الأيام (٢٢) •

وعلق أحد الكتاب الأمريكيين على رفض الجمعية العمومية لمد
الامتنياز بقوله :

« • • انه يقدم مثالا نموذجيا لحدود سلطة البريطانيين فى مصر
وقتك ذلك • وقد تشجع كثير من المصريين وتوقعوا أن يلى ذلك
الدستور ، ثم انسحاب جيش الاحتلال البريطانى • ولكن الواقع أن
هذين الهدفين الرئيسيين عند الوطنيين لم يتحققا » (٢٣) •

وعقب رفض المشروع بعث جورست بتقرير لادوارد جراى
(وزير الخارجية) يرجع فيه رفض المشروع للشعور المصرى المعادى
لإنجلترا (٢٤) •

وأكد جورست فى تقريره ، ان رفض الجمعية العمومية يوضح

(٢١) الرافعى ، محمد فريد ص ١٨٦ •

(٢٢) الأهرام ٨ أبريل ١٩١٠ • وقد صرح روزفلت فى خطبه فى مصر معارضا
حركة المطالبة بالدستور فى مصر وجاءت خطبة تأييدا لسياسة الاستثمار فائزت سخط
الرأى العام • راجع الرافعى ، محمد فريد ص ص ١٩٣ - ١٩٤ •

(٢٣) آرثر هود شميت ، الحزب الوطنى ص ٢٠٣ •

«Was due to an acute manifestation of the Anglophobia...» (٢٤)

Gorset/Grey, Cairo, April 16, 1910. F.O. 423/44. No. 55. P.R.O.

بجلاء عدم استفادة المصريين من ادارة شئون بلادهم ، وأضاف أنه كان واضحا أن الجمعية العمومية كانت تحت ضغط الموقف المعادى الذى وقفته الصحافة القومية والتي ظهر فيها مدى تطرف الكتاب (٤٥) •

كما وصف جورست فى رسالته المظاهرات الشعبية ومظاهرات الطلبة التى استقبلت النبأ خارج الجمعية العمومية وهتافها ضد الاحتلال البريطانى (٤٦) •

Ibid.

(٤٥)

Ibid

(٤٦)

ملحق الوثائق

- | ملخص محتوياتها | رقم الوثيقة |
|--|-------------|
| (وثائق القلعة) | |
| ١ مشروع اتفاقية مد امتياز شركة القناة * | |
| ٢ اجابة نظارة المالية على تقرير اللجنة * | |
| (وثائق وزارة الخارجية البريطانية) | |
| ٣ المفاوضات السرية بين مدير شركة قناة السويس والحكومة المصرية في القاهرة لمد الامتياز * | |
| ٤ تقرير عن سير المفاوضات بين الحكومة المصرية (هارفي) ومدير عام الشركة (بونه) لمناقشة بنود الاتفاقية * | |
| ٥ دارنبرج (رئيس الشركة) يعتزم عرض المشروع رسميا على الحكومة البريطانية * | |
| ٦ رسالة الأعضاء الانجليز في مجلس ادارة الشركة لجراى عن رحلة دارنبرج للقاهرة في شتاء ١٩٠٨ ومفاوضاته السرية مع الحكومة المصرية لمد امتياز الشركة * | |
| ٧ برقية من الصدر الأعظم للخديو يطلب منه ضرورة استشارة السلطان العثماني في مد الامتياز * | |

٨. برقية من جورست لجرای بالموافقة على الاعلان في مجلس العموم البريطاني بأن اتفاقية مد الامتياز ستعرض على الجمعية العمومية *
٩. جرای يسأل ، هل ستعرض اتفاقية مد الامتياز على مجلس شورى القوانين ؟
١٠. تعليقات جرای على بعض بنود الاتفاقية *
١١. جورست يناقش بعض بنود الاتفاقية *
١٢. الشركة توافق على تخفيض الرسوم اعتبارا من أول يناير عام ١٩١١ تشجيعا للحكومة البريطانية على مد الامتياز *
١٣. مجلس ادارة شركة قناة السويس يرفض اقتراحات مجلس النظار المصرى *
١٤. شروط انجلترا للموافقة على اتفاقية مد الامتياز *
١٥. اقتراح بند في الاتفاقية يتيح للحكومة المصرية حق العء الاتفاقية مقابل تعويض مادی *
١٦. رسالة مترنيخ لجرای يوضح موقف ألمانيا من مشكلة مد الامتياز *
١٧. تقرير من جورست لجرای عن رفض الجمعية العمومية لمد الامتياز *
١٨. نص مشروع مد الامتياز ودراسة تحليلية له (وثائق رئاسة مجلس الوزراء البريطانى) *
١٩. تقرير مرفوع لرئاسة مجلس الوزراء البريطانى عن مد الامتياز مرفقا به رأى وزارة التجارة (وثائق رئاسة مجلس الوزراء) *

(الوثيقة رقم ١)

دار الوثائق القومية بالقاهرة

محافظ مجلس الوزراء (قناة السويس)

محفظة ٩ دوسيه رقم ١/٢٨ ج ١

((مشروع اتفاق))

المادة الأولى :

امتياز شركة قناة السويس (الذى كان ميعاد انتهائه فى ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ اذا لم تتفق الحكومة المصرية والشركة على اطالة مدته) قد صار امتداده الى ٣١ ديسمبر ٢٠٠٨ .

المادة الثانية :

تكون قسمة صافى الايراد أو الأرباح السنوية باعتبار خمسين فى المائة للحكومة المصرية وخمسين فى المائة للشركة فى المدة التى بتبدىء من أول يناير ١٩٦٠ وتنتهى فى ٣١ ديسمبر ٢٠٠٨ وذلك بمراعاة الشروط الآتية :

أولا - اذا انقضى صافى الايراد أو الأرباح السنوية فى سنة من السنين عن مائة مليون فرنك فتمتاز الشركة بأخذ خمسين مليون فرنك وتأخذ الحكومة المصرية ما تبقى من هذا المبلغ .

ثانيا - اذا حدث فى احدى السنين ان كان صافى الايراد أو الأرباح السنوية معادلا لخمسين مليون فرنك أو ناقصا عن هذا المبلغ فيكون كامل هذا الايراد الصافى أو الأرباح حقاً للشركة . ومقاسمة الحكومة المصرية للشركة فى الأرباح تقضى على الحكومة بأن تتجاوز من أول يناير ١٩٦٩ عن الخمسة عشر فى المائة المقررة لها بمقتضى المادة ٦٣ من نظامنا فى الشركة .

المادة الثالثة :

في مقابل امتداد أجل الامتياز تتعهد الشركة بأن تدفع للحكومة المصرية في القاهرة مبلغ أربعة ملايين جنيه مصرى (١٠٣٦٩٤٠٠٠٠ فرنكا) على أربعة أقساط متساوية القيمة في ١٥ ديسمبر ١٩١٠ و ١٥ ديسمبر ١٩١١ و ١٥ ديسمبر ١٩١٢ و ١٥ ديسمبر ١٩١٣ .

المادة الرابعة :

وزيادة على ذلك تتعهد الشركة بأن تدفع من أول ١٩٢١ للحكومة المصرية حصة من صافي الإيراد والأرباح على النسب الآتية :

٤ . % من ١٩٢١ الى ١٩٣٠

٦ . % من ١٩٣١ الى ١٩٤٠

٨ . % من ١٩٤١ الى ١٩٥٠

١٠ . % ما ١٩٥١ الى ١٩٦٠

١٢ . % من ١٩٦١ الى ١٩٦٨

ويكون تقدير حصة الحكومة في الأرباح حسب القواعد المتبعة في تقدير ربح المساهمين بدون أى تمييز ويكون دفعها اليها في ذات ذات المواعيد المحددة لدفع ربح المساهمين .

أما الشركة المدنية المنتفعة لغاية ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ بال ١٥ . % التى كانت من حق الحكومة بمقتضى المادة الثامنة عشر من عقد الامتياز المؤرخ في ٥ يناير ١٨٥٦ فلا تكون ملزمة بشئ مما تنجمه شركة القنال المنصوص عليه في المادة الثالثة الآتية الذكر وفي هذه المادة .

المادة الخامسة :

عند تسوية حساب السنين التالية لسنة ١٩٦٨ لأجل تقدير حصة الحكومة في الأرباح على مقتضى المادة الثانية من هذا الاتفاق لا يدخل في هذا الحساب الا فائدة واستهلاك القروض التي تعقد بعد ١٩١٠ لاستعمالها في أعمال تحسين حالة القناة والموانئ الموصلة اليه التي يشرع فيها ابتداء ١٩١١ ويشترط أن يكون توزيع الفوائد والاستهلاك على أقساط سنوية متساوية عن كامل هذه القروض .

ويكون تقدير حصة الحكومة حسب القواعد المتبعة في تقدير نصيب المساهمين من الأرباح ما لم تدع الحال لتطبيق القيود المدونة في الفقرة السالفة الذكر ويكون دفعها على كل حال في ذات المواعيد المحددة لذلك .

المادة السادسة :

حساب الخمسين في المائة التي تخص الحكومة بعد انتهاء مدة الامتياز يكون عن الباقي من رأسمال الشركة بعد رجوع القناة الى الحكومة طبقا للشروط المدونة في عقد الامتياز المؤرخ في ٥ يناير ١٨٥٦ .

المادة السابعة :

تعترف الشركة بلزوم وجود نائبين عن الحكومة المصرية في مجلس ادارتها من ابتداء ١٩٦٩ نظرا لأهمية حصة الحكومة في أرباح القناة . وعلى ذلك قد تقرر من الآن أن يكون للحكومة المصرية بناء على طلبها ٣ أعضاء على الأكثر تنتخبهم هي ويقدمهم مجلس الادارة وتعينهم الجمعية العمومية حسب القواعد المتبعة .

المادة الثامنة :

بناء على طلب الشركة تتكفل الحكومة بعد انتهاء مدة الامتياز بدفع المعاشات والاعانات ومرتببات التقاعد التي يقتضيها تنفيذًا للوائح المتبعة الآن الخاصة بالمستخدمين ورؤساء البوغاز والعمال وقد سلمت الشركة الحكومة صورة من هذه اللوائح *

المادة التاسعة :

تعهد الشركة بأن تجرى في المستقبل على نفقتها أعمال الحفظ والصيانة والتحسينات التي تراها لازمة لجعل مداخل القناة من جهة السويس في حالة مرضية وتقبل أيضا أن تتكفل بنفقات أعمال التطهير التي تباشرها الحكومة المصرية في ميناء السويس لتعسيق المسر الموصل للقناة بشرط أن لا تتجاوز هذه النفقات ٩٠٠٠٠٠٠ جم (٢٣٣٣٣٠٧٠٠ فرنكا) *

المادة العاشرة :

قد صار الاتفاق على أن جميع العقود والاتفاقات التي أبرمت قبل الآن بين الحكومة والشركة تعتبر نصوصها المتعلقة بمدة الامتياز أو نهايته سواء كانت هذه النصوص تشير إلى ذلك صريحا أو ضمنا كأنها منطبقة على مدة الامتياز أو نهايته حسب امتداده في الاتفاق الحالي *

المادة الحادية عشر :

لا يعتبر هذا الاتفاق نهائيا ولا يكون نافذ المفعول الا بعد مصادقة الجمعية العمومية لمساهمي الشركة *

(الوثيقة رقم ٢)

دار الوثائق القومية بالقاهرة

محافظ مجلس الوزراء « عن قناة السويس »

محفظة ٩ ج ٢ ١/٢٨

((اجابة نظارة المالية على تقرير اللجنة))

في نوفمبر ١٩٠٨ طلب الممثلون للشركة من الحكومة أن تنفيذهم عما اذا كانت مستعدة للموافقة على امتداد امتياز القناة وما هي الشروط التي ترضاها فكانت الحكومة حينئذ في حل منه رفض النظر في هذه المسألة أو الدخول مع هؤلاء المندوبين في البحث عن امكان عقد الاتفاق على شروط توافق الطرفين .

وبعد المخاضات الطويلة معهم تمكن المستشار المالي من عرض المشروع على مجلس النظر لبحث فيه ويتضمن المشروع (في نظر المستشار المالي) مصلحة القطر في نظير الامتداد المطلوب فأقر مجلس النظر مبدئيا على جوهر المشروع ولكنه رأى من الضروري ادخال بعض التعديلات عليه ، فهذا المشروع بعد تعديله على هذا المنوال هو عبارة عن الجواب الذي ينوي المجلس اعطائه لممثلي الشركة لأجل احاطتهم علما بالشروط التي يقبل بموجبها منح مد الامتياز .

وحينئذ فهو الذي عرضت عليه الشركة هذا الطلب وهو الذي يجيبها ويفرض عليها شروطا ولكن بالطبع ليس

أما ما أعلنه البرنس دارنبرج (رئيس شركة قناة السويس) بأنه « يخشى أن مجلس الادارة لا يوافق على المشروع » نظرا للتعديلات التي أدخلها عليه مجلس النظر وأقر على اعتمادها بأكملها

فذلك انما يدل على أن الحكومة قد توصلت حقيقة الى نهاية الحد الأقصى من المزايا التي يمكن طلبها من الشركة نظير الامتداد :

١ - أن ارباب السفن وتجار العالم كلما رأوا اقتراب اليوم الذي سيسمح لهم بالأمل في حرية المرور بالقناة يزدادون معارضة في تجديد امتياز يكون من شأنه ابقاء رسوم المرور الباهظة على عوائقهم وها هو مشروع الامتداد قد دفعهم الى الاعتراض وخصوصا من أرباب السفن الألمان والانجليز .

٢ - كلما قرب أجل الامتياز كانت الشركة أقل استعدادا لطلب الامتداد والرضا في نظره بالشروط الأكثر موافقة . اذ كل اتفاق يراد عقده بين الشركة وبين الحكومة يجب أن يكون مبنيا بالضرورة على مقارنة المزايا التي ينالها كل من الطرفين من الربح المركب . ومن المعلوم أن معدل الربح المركب يختلف اختلافا كبيرا بحسب مدته الزمانية .

ومثال ذلك أن القسط السنوي الذي يتجمد مع أرباحه سنة ١٩٦٨ ويكون مبدؤه سنة ١٩١٠ ونهايته سنة ١٩٦٨ يفرق بمقدار ٣٠٪ عنه فيما لو تأجلت بداية سريانه مدة عشر سنوات أى الى أول سنة ١٩١١ .

واذا تأجل حلول هذا القسط الى ما بعد ذلك بعشرين سنة أى لسنة ١٩٣١ فمقدار النقص في قيمته المتجمدة يكون ٥٠٪ . وهكذا فان الشركة لكي تتحصل على هذه المزايا بعينها بعد مرور ٢٠ سنة ستضطر لدفع مبالغ موازية للضعف وليس في وسعها الاقدام على هذا العمل الا بالزام المساهمين بضحايا لا يرضون بتحملها .

~~CONFIDENTIAL.~~

(الوثيقة رقم ٣)

*FURTHER CORRESPONDENCE RESPECTING THE
SUEZ CANAL.*

In continuation of Confidential Paper No. 9500

(4889)

No. 1.

Sir H. Gorst to Sir Edward Grey. — (Received February 6.)

(No. 6. Commercial. Confidential).

Cairo, January 27, 1909.

Sir,

I HAVE the honour to report that during the past month confidential negotiations have been proceeding between the Egyptian Government and the Suez Canal Company on the subject of the extension of the latter's Concession. These negotiations have now arrived at the point when the two parties have been able to agree provisionally upon certain general conditions which would form the basis of a new arrangement. These conditions are as follows :

1. The Concession of the Suez Canal Company to be prolonged forty years from 1968, which is the date when the existing Convention comes to an end. This will allow the Company to continue in existence for 100 years from the present time.

2. During the further period of forty years the profits of the undertaking to be equally divided between the Egyptian Government and the Company.

3. As it is impossible to foresee to-day what the annual profits may be in 1968, and as neither the Egyptian Government nor the Suez Canal Company desire to embark on a transaction of such magnitude on a speculative basis, the amount due for the extension of the Concession to be fixed in 1970 on the basis of the average profits for the five preceding years, namely, 1965 to 1970. The price required of the Company will be the equivalent of an annuity for forty years of half the average profits thus ascertained.

4. The Suez Canal Company to pay to the Egyptian Government a lump sum of £ 3,200,000, the payment being spread over four years from 1910.

5. The Company to give the Government a share in the profits from 1911 onwards. The share from 1911 to the end of 1920 to be 2 per cent., rising to 4 per cent. in 1961.

6. The payments prescribed by the two preceding paragraphs to be considered as payments on account of the price which will ultimately be fixed for the extension of the Concession, and a definite account to be established in 1970 of the sums so paid, with compound interest. If the total amount thus ascertained is less than the price fixed in accordance with the conditions of paragraph 3, the Company to pay to the Government (in addition to the 50 per cent. of the profits) an equivalent annuity spread over the remaining forty years of the Concession. If, on the contrary, the sums already paid by the Company exceed the price, the corresponding annuity to be deducted from the Government's share of the profits.

7. The present tariff for ships using the Canal to be reduced on the 1st January, 1910, by 50 centimes, and subsequently to undergo successive reductions of 50 centimes.

(1697)

E

(الوثيقة رقم ٤)

24

(30936)

No. 26

Mr. Anstruther to Sir Edward Grey. — (Received August 15.)
Whitchurch House, Whitchurch, Aylesbury,
August 15, 1909.

Sir.

THE enclosed memorandum summarises, the points that I put before Sir Charles Hardinge on my calling on him on the 6th instant, and may be of service. As the official directors are to be received by Sir G. Murray to-morrow (16th), I am sending a copy to the Treasury direct.

Your, & c.

H. T. ANSTRUTHER.

Inclosure in No. 26.

Memorandum by Mr. Anstruther.

Suez Canal Negotiations

(Confidential).

AS a complement to my note of the 2nd March last, I have to report that the official directors of the Suez Canal Company were asked to attend at the office in Paris on the 2nd instant in order to be made aware of the state of the negotiations between the Canal Company and the Government of Egypt.

The situation arising out of the more recent correspondence between M. Bonnet, general manager of the Company, and M. Harvey, representing the Egyptian Government, is this

The principles of articles 1, 2, 3, and 4 of the provisional agreement of February remain, namely :

1. The prolongation of the concession from 1968 to 2008

2. The equal division of the net profits of the undertaking between the Canal Company and the Egyptian Government, during the period of the extended concession, subject to conditions to be laid down in substitution for article 5 of the provisional agreement.

3. The advance by the Canal Company of a capital sum by way of loan to the Egyptian Government, in four equal instalments each at a year's interval. (This sum is in certain events to be raised from £ E. 3,200,000 — about 83,000,000 fr. — to a sum of 100,000,000 fr.).

4. The participation by the Egyptian Government in the net profits of the undertaking, dating from the period of the new convention, and based upon a progressive scale of percentage, rising from 2 per cent. to 12 per cent. at intervals of ten years.

(In the event above indicated (3) the suppression of the first stage of this scale would be the compensation for the increase of the principal of the loan).

The most important modification brought to our notice was the suppression of article 5 of the provisional agreement, and the substitution for it of a guarantee by the Egyptian Government of the charge for the annuity of the loan, before taking any share in the profits of the canal. This annuity is to be of the minimum of 50,000,000 frs., representing the value, capitalised at 3.5 per cent C.I., and repayable during the extended period, of the sums advanced by the Canal Company to the Egyptian Government. The annuity is to become a «cumulative first charge» on the net revenues of the canal in favour of the shareholders of the Canal Company. and conversely the moiety of the net profits to which the Egyptian Government becomes entitled under the convention is to be a

« cumulative second charge » on the net revenues of the undertaking during the currency of the extended period.

(The formula by which effect is to be given to this arrangement is not yet drafted. — H.T.A.).

25

For several reasons, the parties to the negotiations have thought it better to withdraw the question of the *détaxes* in the tariff of the canal from the purview of this convention. At the same time, the managers of the Suez Canal do not in the least degree withdraw from the position that they took up at the commencement of the pourparlers.

In the letter of His Majesty's Treasury of the 17th March the proposed systematic reduction of the rates was urged as one reason for which His Majesty's Government should be advised to without consent to the draft agreement entered into by the Government of Egypt.

The rate of the tariff does not directly concern the finances of the Government of Egypt, and it would appear to be more politic not to utilise this question as a makeweight in securing the consent of His Majesty's Government to the new convention.

Besides this, the Canal Company is legally advised that the Société Civile — a syndicate that has become the assignee of the proportion of the profits of the canal originally allotted to the Khedive — has no title to become a party to the proposed convention, and therefore it would resent any bargain bearing upon the rate of the charges which would appear as prejudice or to compromise in advance its share in the profits of the company. The omission from the formal agreement of the undertaking to reduce the dues as soon as the profits permit need not retard the avowed policy of the council in this respect.

H. T. ANSTRUTHER.

9, Little College Street, Westminster,

August 14, 1909.

(38703)

No. 27.

*Memorandum by Sir G.H. Murray respecting the proposed
extension of the Suez Canal Company's Concession.*

THE concession held by the Suez Canal Company expires in November 1968, and has therefore rather more than fifty-nine years to run. At that date the whole concern falls into the hands of the Egyptian Government. Being in want of ready money, that Government would like to anticipate a portion of the profits to which it will be entitled after 1968; and the proposal now before us is that the concession should be extended for forty years, and that the Government should sell to the Company a half share in the profits of the undertaking during that period.

The price would be paid in in the following form :

The Company to advance to the Government :

1. A sum of 4,000,000l. in equal annual instalments spread over the next four years (1910 — 1913); and
2. A proportion of the profits of the undertaking during the years from 1921 to 1968, namely :
 - 4 per cent. from 1921 to 1930.
 - 6 per cent. from 1931 to 1940.
 - 8 per cent. from 1941 to 1950.
 - 10 per cent. from 1951 to 1960.
 - 12 per cent. from 1961 to 1968.

The sums so paid over are to be accumulated at 3.5 per cent. compound interest, and treated as an advance by the Company to be repaid out of the future profits of the concern by an annuity spread over the forty years of the extended concession.

During this period the Company and the Government will

each be entitled to a half share in the profits; but the annuity to the Company will be secured by a cumulative first charge on the aggregate profits (before division) to the extent of 2,000,000l. a-year. The Government will then take a cumulative second charge for *its* half share.

It is, of course, impossible to form any useful estimate of the total sum which will be due by the Egyptian Government to the Company in 1968, because it must depend on the profits realised by the Canal during the next sixty years.

(1679)

H

(الوثيقة رقم ٥)

27

(33243)

No. 29.

Sir H. Austin Lee to Mr. McKinnon Wood. —

(Received September 4.)

Paris, September 2, 1909.

Dear Mr. McKinnon Wood,

IT will interest you to know that at the meeting of the Managing Committee of the Suez Canal Company this morning Prince d'Arenberg said that it was his intention, at the meeting of the Board on Monday, to submit formally to them the question of the extension of the Canal concession, and ask for authority to lay the matter officially before His Majesty's Government. The Prince added that he had reason to believe that the Foreign Office were favourably disposed to the scheme, and that he hoped that at the recent meeting at the Treasury the officials of that department had been shown that the proposals, as modified, would be beneficial to the shareholders. As I understand that the Treasury does not view the scheme with favour, and considers the proposed terms onerous to the shareholders, I thought it advisable, in order to prevent any misunderstanding, to say that I had no information as to the view held by the Foreign Office, but that it was a matter that primarily concerned the Treasury, as representing the financial interests of His Majesty's Government, who was the principal shareholder. I added that it was possible that the Board of Trade also might have to be consulted in the matter.

Yours very truly,
H. AUSTIN LEE.

(الوثيقة رقم ٦)

(34774)

No. 30.

British Suez Canal Directors to Sir Edward Grey. . .

(Received September 17.)

(No. 14. Commercial.)

Paris, September 11, 1909.

Sir,

WE have the honour to inform you that the president of the Suez Canal Company took the opportunity of his visit to Egypt last winter to enter into unofficial negotiations with the officials of the Egyptian Government with a view to the prolongation for forty years of the concession first granted to the company in 1854, which will expire in 1968.

At the meeting of the council, held on the 6th instant, Prince d'Arenberg gave an account of the conversations that had taken place at Cairo, and submitted the question formally to the council. He stated that before coming to a decision on the matter it would be advisable to ascertain the views of His Majesty's Government, as the largest shareholder, with regard to the terms which had been agreed on between the enclosed copy of the report of the proceedings at the council, which comprises a statement made by the secretary-general of the company giving the terms of the proposed agreement between the Egyptian Government and the company.

Prince d'Arenberg added that he hoped to be in a position to ask the council, at its next meeting on the 4th October, to come to a decision on the principle of such an agreement, and we await your instructions with regard to our action, as the representatives of His Majesty's Government, when the question comes up for discussion.

We have, &c.

H. AUSTIN LEE.

H.T. ANSTRUTHER.

W.E. GARSTIN.

(الوثيقة رقم ٧)

57

(40381)

No. 45.

*Sir E. Gorst to Sir Edward Grey. —
(Received November 2.)*

(No. 34.)

Cairo, November 2, 1909.

(Telegraphic.) P.

THE Grand Vizier has sent to His Highness the Khedive a telegram, in which he enquires as to the proposal to extend the Suez Canal concession, and implies that in the arrangement Turkey ought to be consulted.

In the reply which is being sent it is stated that negotiations are now proceeding between the company and the Egyptian Government on the subject, and it is pointed out that the contract of the 22nd February, 1866, which was made between the company and the Government, and was formally sanctioned by a firman, provides for the prolongation of the concession.

(الوثيقة رقم ٨)

(40495)

No. 46.

*Sir E. Gorst to Sir Edward Grey. — (Received November 3)
Cairo, November 3, 1909*

(No. 5. Commercial.)

(Telegraphic.) P.

EXTENSION of Suez Canal concession.

In reply to your telegram No. 7, Commercial, of this morning. There is no objection to announcing in the House of Commons that question will be submitted to General Assembly.

(الوثيقة رقم ٩)

(40665)

No. 47.

Sir Edward Grey to Sir E. Gorst.

Foreign Office, November 4, 1909

(No. 8. Commercial.)

(Telegraphic.) P.

I HAVE received enquiries as to whether the proposed extension of the Suez Canal concession will be submitted to the Legislative Council for consideration. Is it held that the necessity for this course will be superseded by the submission to the General Assembly ?

(الوثيقة رقم ١٠)

(40666)

No. 48.

Sir Edward Grey to Sir E. Gorst.

(No. 9 Commercial.)

(Telegraphic.) P.

SUEZ Canal concession.

It appears to me that under article 4 of the proposed convention all inducement will be removed from the management of the Suez Canal Company to augment profits, so long as these stand between 50,000,000 fr. and 100,000,000 fr., as has been the case in all recent years.

The fact that there will be no incentive for the management to economise will be most detrimental to Egypt's chance of deriving the full advantage which should otherwise accrue to it.

Have you given this point your consideration ?

The interest of Egypt would, I think, by very much more effectively secured by some arrangement by which the interest of the company in increasing profitsd would be kept alive.

(الوثيقة رقم ١١)

60

(40874)

No. 53.

*Sir E. Gorst to Sir Edward Grey. — (Received November 6.)
Cairo, November 6, 1909.*

(No. 7. Commercial.)

(Telegraphic.) P.

EXTENSION of Suez Canal concession.

The objections pointed out in your telegram No. 9, Commercial, certainly apply to article 2. Both the Financial Adviser and I fully realised them at the time when the proposal was brought forward. No such stipulation appeared in the original scheme, and it was with the utmost reluctance that we accepted it, chiefly because the British non-official directors were very strongly in favour of it. In order to minimise the danger of a diversity of interests between the company and the Government, the former had agreed, with that object in view, to include in an exchange of letters certain precautionary stipulations. It appeared, moreover, and, indeed, still appears to us, that the contingency is most improbable in which guarantee would come into operation. Strong exception has, however, been taken here to the point raised in your telegram, and the General Assembly will probably refuse to accept the scheme unless some other arrangement can be found. It has therefore been decided by the Council of Ministers, in agreement with the Financial Adviser, to inform the company that, unless the stipulation of a guaranteed minimum receipt for the company during the extended period is dropped, they will be unable to recommend the arrangement to the General Assembly.

The question is now under consideration of the compensation to be offered in return. It will probably take the form

of prolonging the period of extension for a few years. While the financial effect on Egypt of such an arrangement would be probably less favourable than the proposal of a guarantee, it is free from the serious objections to which you draw my attention; moreover, the absolute solidarity of the interests of the two parties are thereby secured.

(الوثيقة رقم ١٢)

No. 54.

(41040)

Prince d'Arenberg to Sir Edward Grey. —

(Received November 8.)

Paris, le 6 November, 1909.

(Privé.)

M. le Ministre,

J'AI l'honneur de vous confirmer les déclarations relatives aux détaxes, faites par M. Maxime Bertrand, secrétaire général adjoint de la Compagnie du Canal de Suez. Ces déclarations sont les suivantes :

Le Conseil d'Administration de la Compagnie du Canal de Suez proposera à l'assemblée générale du mois de juin 1910 de décider :

1. Qu'une détaxe de 50 centimes sera faite à compter du 1^{er} janvier, 1911.

2. Que le tarif sera ensuite abaissé par fractions non inférieures à 50 centimes et ramené à 6 fr. une année après celle au cours de laquelle le tonnage aura atteint 19,000,000 de tonnes nettes.

3. Que le tarif sera ramené à 5 fr. une année après celle au cours de laquelle le tonnage aura atteint 22,600,000 tonnes nettes.

Mais il doit être bien entendu qu'aucune publicité d'aucune sorte ne sera donnée aux formules ci-dessus avant que la compagnie ait pu les faire connaître elle-même à ses actionnaires.

(الوثيقة رقم ١٣)

Veuillez, &c.

Le Président du Conseil d'Administration,
PRINCE AUGUSTE D'ARENBERG.

61

(41117)

No. 55.

British Suez Canal Directors to Sir Edward Grey. —
(Received November 8.)

Paris, November 8, 1909.

(Telegraphic.) En clair.

SUEZ CANAL. At the meeting of the council to-day it was unanimously decided that it was impossible to accept the proposals of the Egyptian Council of Ministers, and that the negotiations for the convention must in consequence be postponed definitely.

(الوثيقة رقم ١٤)

(40874)

No. 56.

Sir Edward Grey to Sir E. Gorst.

Foreign Office, November 8, 1909.

(No. 10. Commercial.)

(Telegraphic.) P.

SUEZ Canal concession.

Following is for your personal information only :

We have, with some reluctance, resolved to give instructions to the British official directors to vote with the other members of the board for the proposed extension of the Suez Canal concession, provided we receive satisfactory assurances that the rates on shipping will be reduced. But it is also the desire of His Majesty's Government to regain some influence

in filling up vacancies which occur amongst the British non-official directors. Present non-official directors have, however, opposed us on this point, and I should therefore wish you not to make any concession with the special object of meeting their views.

It is not my desire that the Egyptian Government should be used as a lever to stork concessions for ourselves from the Suez Canal Board; but, on the other hand, it must be made quite clear that the Egyptian Government make good terms for Egypt, and that they are not prepared to accept any scheme as a result of pressure having been brought to bear on them. We have entirely set aside the objections raised by the Treasury, and our actions, in so far as they concern the Suez Canal Board, have been solely directed with a view to obtaining good terms for British shipping as regards future representation and rates. We shall raise no objections to any alteration of the scheme, provided they are consistent with these objects.

(الوثيقة رقم ١٥)

No. 57.

(40874)

Sir Edward Grey to Sir E. Gorst.

Foreign Office, November 8, 1909.

(No. 11. Commercial.)

(Telegraphic.) P.

SUEZ Canal concession. My telegram No. 10, Commercial, of to-day's date.

Do you consider that it would be desirable to include in any revised draft of convention a stipulation which the Egyptian Government would reserve the right to redeem the concession at any time on payment by them of a capital sum, the amount being based on the average realised profits of, say, the previous ten years ?

This would be subject to the decision of an arbitral tribunal in case disagreement.

(الوثيقة رقم ١٦)

No. 19.

(9436)

Count Metternich to Sir Edward Grey. —

(Received March 12.)

German Embassy, London, March 10, 1910.

(Translation.)

Your Excellency.

NEGOTIATIONS for the prolongation of the concession of the Suez Canal Company are at present in progress between the Egyptian Government and the company. The draft agreement, which is now being submitted to the Assemblée générale, has for its object the extension of concession for a further term of forty years until the year 2008, and the maintenance of all the rights and obligations of the company. On the other hand, the company will grant to the Egyptian Government, for the period which will elapse until the expiration of the old concession, the right of participation in the net profits to the extent of from 4 to 12 per cent. rising, however, ultimately to 50 per cent. It will further pay to the Egyptian Government immediately after the conclusion of the agreement, beginning with the year 1910, a sum of £ E. 4,000,000 in four annual instalments.

The German Government do not feel themselves called upon to go into the much discussed question which arises out of the proposed extension of the concession as to whether the realisation of this scheme is to be welcomed from a political or an economical standpoint. They also consider that may abstain from an examination of the question as to whether the present may be held to be the right moment for taking the proposed step. In the course of years the Administration of the Canal Company have — on this point the German shipping interests are at one — earned the full confidence of all those

circles which have an interest in the development of the canal as one of the great highways of commerce. There is therefore no ground for doubting that the Administration will continue to do justice in future to their manifold duties.

If the extension of the concession is carried into effect we shall have to fall in with the new arrangement.

Seeing, however, the company will have to undertake heavy financial obligations in prolonging the concession, there can be no doubt that the company will modify the commercial precision which have hitherto prevailed with a view to obtaining increasing revenues, and will have to undertake a revision of the principles which have guided the apportionment of their revenues in order to effect the payment of the new burdens which it will now have to bear. If the shareholders are to remain in the unrestricted enjoyment of their former dividends for the duration of the present concession, it is to be foreseen that the canal dues will of necessity be raised, or at all events that they will not, as might have been expected in the normal course of things, be gradually reduced. On the other hand, there is the danger that the revenues will not, as has hitherto been the practice of the Canal Administration, be devoted in the main to the improvement of the canal. From this point of view, the extension of the Suez Canal concession in the form and conditions now proposed must give rise to certain objections.

The Suez Canal Company is, it is true, primarily a joint stock company, and, as such, must be regarded from the economic and legal standpoint as a purely private concern. It is free in its decisions, and justified in considering — indeed, is obliged to consider — the interests of its shareholders in the first instance. To judge of its duties and functions from this limited point of view, however, would be to form a wrong opinion of the true character of the undertaking. As an international highway of commerce the canal has become in a certain sense a common possession of all nations interested in the world's trade. As a result, it has become in many respects an object for international agreements. There is, however,

another question which has an international character, namely, that relating to the production of the means for enabling the canal to be gradually developed into a waterway of the first rank and to be maintained at that level. In regard to this question two different groups of interests are opposed to one another — the share-and bondholders on the one side, who have furnished the capital of the company and have put further means at its disposal to enable the undertaking to be carried on, and the commercial and shipping circles on the other side, who, through using the canal and paying the heavy canal dues, render possible the payment of interest and the amortisation of the capital, and the improvement of the canal. When it is considered that, on a capital of about 500,000,000 fr., receipts amounting from 6,000,000 fr. to, finally, 120,000,000 fr. a year have been paid during the last forty years, it cannot be denied that, if the first group of interests is mainly responsible for the construction of the canal, its further development and the continued maintenance of the receipts must primarily be ascribed to the second group. In its services for the company the latter group has year by year further gone beyond the standard set by the payment of interest and the amortisation of capital, and has thus taken an independent and steadily growing share in the development of the undertaking. In any case, commercial and shipping circles represent the most powerful factor in the further development of the undertaking, and, with the increase of traffic, this will become more and more the case.

In view of this mutual independence of interests, it is perfectly comprehensible and justifiable that commercial and shipping circles should not limit themselves to the rôle of passive onlookers at the present proceedings, but that they should, as the bearers of the whole burden of the interest on the interest on the capital, endeavour to exert to exert an active influence on the consideration of the question of the dues, and that they should in any case desire to see their interests protected. These considerations have led the shipping trade in Germany and in the other maritime States, and in particular in Great Britain, to submit to a careful examination

the proposed extension of the Suez Canal concession, with special reference to the canal dues. From this examination it has become evident that there exists a practically unanimous desire for a settlement of the question of dues. Everywhere the opinion prevailed that a reduction of the dues was essential, and that in future the tariff should be arranged in such a way as to take into consideration the rightful interests of shipping.

That the dues question cannot merely be settled by the Canal Administration itself according to the conditions set forth in the concession is shown by the history of the canal. The Powers interested in the matter have repeatedly taken diplomatic steps in order to arrive at a satisfactory settlement of a question which so closely interests the whole world. In particular was this the case at the international conference at Constantinople in the year 1873, when resolutions were passed respecting the system of measurement on which the levy of dues by Administration is founded, and precise regulations were drawn up regarding the amount of the dues — regulations which the company subsequently accepted. The London meeting of 1883, the final decisions of which were sanctioned by the British Government, is deserving of mention in this connection. The most important regulations of general interest which resulted from these decisions was that under which the Canal Administration should, as soon as they had attained a profit of 25 per cent., devote all surplus net profits to the reduction of the canal dues, until they had been reduced to 5 fr. per ton.

There is some doubt as to whether the Canal Administration, in fixing the dues during the last few years, have acted according to these regulations. As far as is known the British Government, at the request of their shipping trade, approached the Canal Company direct with reference to this very point.

In so far as Germany's special interest in the question of the Suez Canal dues is concerned, it is only necessary to refer to the extent to which German shipping.

(الوثيقة رقم ١٧)

No. 55

Sir E. Gorst to Sir Edward Grey. — (Received April 23.)

(No. 31. Commercial).

Sir,

Cairo, April 16, 1910.

IN my despatch No. 24, Commercial, of the 27th March, I had the honour to inform you that the committee of the General Assembly had presented their report on the proposal for the extension of the Suez Canal concession, and that the time had arrived when the question would be considered by the full body of the assembly. The actual discussion did not begin until the 4th Ajril, and the project was summarily disposed of on the 7th April by its rejection by an unanimous vote. For all practical purposes two sittings only were devoted by the assembly to the consideration of the question upon which the delegates had been specially summoned to give their opinion.

An account of the proceedings which led to the adverse vote not only shows that the rejection of the sceme was due to an acute manifestation of anylophobia, but throws valuable light on the present capacity of the Egyptian to take any useful part in the management of the affairs of their country.

It became evident at an early stage that the General Assembly would be inspired in its view of the canal scheme by the hostile attitude of the Nationalist press, and its most prominent members substantially identified themselves at this juncture with the extremists. Previously to the sitting on the 9th February, and before the Egyptian Government were able to explain the reasons in favour of their proposals, a number of members of the assembly met at the house of Mahmoud Suleiman Pasha, one of the vice-presidents, and came to an agreement as to the most certain method of ensuring the rejection of the scheme, namely, by procuring its reference to

a committee of nineteen, of whom fifteen were chosen for their known hostility to the project. A resolution for the appointment of a committee to report on the Government scheme was accordingly moved in the assembly, the actual composition of the committee being included in the resolution, so as to prevent a choice being made in the ordinary way, which might have resulted in the election of a really representative committee. This motion was carried. Thereupon the four members of moderate views included among the committee, realising the falseness and difficulty of their position, refused to serve. The committee, thus modified, henceforward dominated the assembly itself, which ceased to take any independent part in the proceedings.

The committee's report, which took more than a month to prepare, was forwarded, with the official reply to it, in my despatch No. 29, Commercial, of the 7th instant. Both these documents were printed and circulated to the members, and a discussion of the whole question took place on the 4th April. The Prime Minister then explained the attitude of the Government and their reasons for consulting the assembly on the subject. He recapitulated the history of the project, and stated his opinion that it would be found to be in the interests of the country. After expressing a hope that the Ministerial reply to the observations of the committee would be conscientiously considered, he announced that, though the assembly had merely a consultative voice, the Government, as an exceptional measure, did not intend to proceed with the scheme without their approval, and that consequently the responsibility would lie on the assembly if an adverse vote were given.

The Minister of Justice, Saad Zaghloul Pasha, subsequently addressed the members in a long speech, refuting one by one the arguments contained in the committee's report, and urging the acceptance of the extension of the concession as a financial measure of advantage to Egypt, which should be treated on its own merits, and not confused with purely political issues and aspirations. The Minister of Public Works, Ismail Sirry Pasha, followed, and explained at length the purposes, con-

nected with the development of the country, for which the sums to be derived from the arrangement were to be employed. On behalf of the assembly two prominent members, Abaza Pasha and Soufani Bey, replied to the Ministers, thanking them for the concession involved in their promise to make the assembly's vote decisive, but from the outset strongly opposing the measure itself. The debate was then adjourned.

There is reason to believe that at this point the Ministers' speeches had some effect on the less partisan elements of the General Assembly, but in the interval of three days, before proceeding were resumed, on the 17th instant, the prevailing the upper hand. At the second sitting, Abaza Pasha again condemned the Government proposals, and another extremist then rose to announce that a counter reply had been prepared to the Government's criticism of the committee's report. This reply, he moved, should be read, and an immediate vote taken on the main issue. The document — a mere reiteration of the former report of the committee, concluding with a vigorously-worded exhortation for the rejection of the scheme — was accordingly read and received with shouts of applause.

The closure of the discussion and exclusion of the Ministers from any chance of influencing the result was a prearranged manoeuvre, and, as appeared later, this further reply of the committee, which took an hour to read, had not even been presented to the President of the assembly previously to the sitting. Saad Zaghloul Pasha attempted, on behalf of the Government, to protest against an immediate vote, but he was met with a chorus of interruption, led by Abaza Pasha, and after a scene of confusion and uproar, the rejection of the Canal scheme was decided upon, only one vote that of the coptic member, Morcos Simaika Bey, being recorded in favour of the project. A demonstration had been prepared outside the building, and a crowd of students cheered the result with cries of hostility to British rule, which plainly showed that the anglophobe character of the attitude of assembly was generally recognised.

Two days later the General Assembly was formally dissolved, the sitting providing an opportunity for another speech by Abaza Pasha, in which he again thanked the Ministry for their attitude in accepting the verdict of the assembly, and made it quite clear that this was interpreted by himself and his friends as the prelude to a constitutional régime.

I have, &c.

ELDON GORST.

(الوثيقة رقم ١٨)

CONFIDENTIAL.

THE SUEZ CANAL COMPANY'S CONCESSION.

THE concession held by the Suez Canal Company expires in November 1968, and has therefore rather more than fifty-nine years to run. At that date the whole concern falls into the hands of the Egyptian Government. Being in want of ready money, that Government would like to anticipate a portion of the profits to which it will be entitled after 1968; and the proposal now before us is that the concession should be extended for forty years, and that the Government should sell to the Company a half share in the profits of the undertaking during that period.

The price would be paid in the following form :

The Company to advance to the Government :

1. A sum of 4,000,000/, in equal annual instalments spread over the next four years (1910 — 1913); and
2. A proportion of the profits of the undertaking during the years from 1921 to 1968, namely :
 - 4 per cent. from 1921 to 1930.
 - 6 per cent. from 1931 to 1940.
 - 8 per cent. from 1941 to 1950.

10 per cent. from 1951 to 1960.

12 per cent. from 1961 to 1968.

The sums so paid over are to be accumulated at 3.5 per cent. compound interest, and treated as an advance by the Company to be repaid out of the future profits of the concern by an annuity spread over the forty years of the extended concession.

During this period the Company and the Government will each be entitled to a half share in the profits; but the annuity to the Company will be secured by a cumulative first charge on the aggregate profits (before division) to the extent of 2,000,000l. a-year. The Government will then take a cumulative second charge for its half share.

It is, of course, impossible to form any useful estimate of the total sum which will be due by the Egyptian Government to the Company in 1968, because it must depend on the profits realised by the Canal during the next sixty years.

On the assumption, however, that the dividend remains stationary, the total amount of the advances accumulated at 3.5 per cent. will be about 50,000,000l., and the annuity required to repay this sum in forty years would be about 2,310,000l. In order, therefore, that the Company may secure anything beyond the bare repayment of its advances, the profits must exceed 4,620,000l. They are at present about 2,800,000l. If they increased progressively during the next sixty years, the Company's advances, and the annuity to repay them, would also increase.

The course of events most favourable to the Company would be that the profits should decrease or remain stationary down to 1968 and should then expand.

(836)

If, however, they expanded from 1921 to 1968 and then began to fall off, the Company would be involved in a heavy loss.

It will be observed that the sole inducement to the Company to enter into this arrangement is the prospect of largely increased profits during the period of the extended concession. But even assuming a continuous increase in the annual profits for the whole period from the present time until 2008 of 1 per cent. per annum, and also assuming that no new capital expenditure is incurred — and these assumptions are really mutually exclusive — the Company would not obtain a penny beyond the bare annuity necessary to repay the actual advances until 1987.

As regards the rate of interest allowed (3.5 per cent.), it is to be observed that the security is not that of the Egyptian Government, but merely that of the net profits of the Canal from 1968 to 2008. If there are no profits, the Government is not responsible.

Even in the case of an ordinarily secure undertaking few investors would care to look up their money in a speculation which could only be realised in from 60 to 100 years' time, unless the return was likely to be more than 3.5 per cent. There is still less inducement to do so in such an undertaking as the Suez Canal, the profits of which are peculiarly liable to be affected by physical, economic, and political changes. In sixty years' time there may be no canal at all; or ships may have ceased to use it; or ships themselves may have become obsolete and be replaced by cargo-carrying aeroplanes.

It must also be borne in mind that as the dues are more likely to be diminished than increased no considerable growth of net revenue can be expected without further capital outlay for the purpose of enlarging the Canal and other necessary works. The interest upon and sinking fund for such additional capital would have priority over the charge for repayment of the proposed advances.

If the shareholders in the Canal wish to look so far into the future as the closing years of this century, they had better roll up a Sinking Fund for themselves in sound 3.5 per cent securities instead of investing their surplus profits in a loan to the Egyptian Government, on a rather speculative security,

and with rather a remote chance of recovering anything beyond their actual advances.

The present value of the Suez Canal capital is about 67,500,000l., and the annuity necessary to replace this sum in fifty-nine years would, at 3.5 per cent., be 357,000l. In the case of the shares held by the British Government, the operation would involve setting aside about 155,000l. per annum out of our present annual dividend of 1,058,000l.

I do not know what considerations of policy (either towards the Egyptian Government or the Canal Company) may demand; but as a purely financial transaction the proposal seems to me to have nothing to commend it; and I think The British directors should be instructed to oppose it.

(I.H.M.)

August 27, 1909.

PRINTED AT THE FOREIGN OFFICE BY J.W. HARRISON. 30/8/1909

Printed for the use of the Cabinet, September 14, 1909

CONFIDENTIAL

MEMORANDUM

SIR GEORGE MURRAY has circulated a memorandum on the Suez Canal Company's concession.

There is a political as well as a financial aspect of the question. We are trustees for Egypt, and as such I am bound to instruct our representative in Egypt to facilitate as much as he can the efforts of the Egyptian Government to make the best possible bargain for Egypt with the Suez Canal Company. The Treasury, it may be urged, is on the other hand bound to instruct the British directors on the board of the Suez Canal Company to oppose any arrangement which is regarded on financial grounds as prejudicial to the British Government as a shareholder.

After reading Sir George Murray's memorandum, it seems to me probable that these two interests, that of the Egyptian

Government and that of the British Government, may conflict; and the result may be that we oppose on the board of the company that which we support in Egypt. I should certainly not urge that the British directors on the board should be instructed not only to support an arrangement which was disapproved by the Treasury, but to force it upon their colleagues on the board and the other shareholders of the company. The press the interests of Egypt to this extent would be unreasonable. But if the majority of the directors and of the shareholders of the canal company are likely to be favourable to an arrangement which is also desired by the Egyptian Government, then I think reasons of policy ought to be considered before the British directors on the board are definitely instructed to oppose such an arrangement.

Sir George Murray seems to be opposed to any arrangement between the Suez Canal Company and the Egyptian Government. He thinks it better that the British Government should secure itself against all contingencies by means of a sinking fund.

I do not dispute his contention that, for one great shareholder in the position of the British Government, this may be the best course, both theoretically and practically. But, whatever it may be in theory, it does not necessarily follow that it is practically the best course for a large number of individual shareholders, whose interests the Suez Canal board have also to consider.

Before, therefore, a decision is come to, I would suggest that Sir George Murray's memorandum be communicated to the British directors on the Suez Canal board, and that they should be asked to prepare a memorandum of their own, representing what they believe to be the prevailing view on the board of the general interests of the ordinary shareholders in the Suez Canal Company.

Foreign Office, September 13, 1909.

(الوثيقة رقم ١٩)

(This Document is the Property of His Britannic Majesty's
Government.)

Printed for the use of the Cabinet. October 26, 1909.

CONFIDENTIAL.

SUEZ CANAL

THE opening of a waterway between the continents of Asia and Africa should have conferred immense advantages upon the commerce of the world. By far the larger part of these advantages have, however, been retained by the monopolists who undertook the original construction. The dues charged upon the shipping using the Canal are out of all proportion to the service rendered either in original construction or subsequent maintenance and improvement. Nearly forty years after the opening of the Canal to traffic, the world's shipping is denied the facility and easement which it should long ago have derived from the waterway, and a dividend of 28 per cent, is secured by the monopolists whose concession has still fifty-nine years to run. The persisting endeavour of the Canal administration is to avoid a reduction of dues; and I have reason to believe that unnecessary and even wasteful expenditure upon management is resorted to for this purpose.

2. The fact that the British Government is a shareholder in this monopoly to the extent of seven-sixteenths does not alter the character of the transaction — though it might read us to judge it more indulgently if revenue were our only interest in the Canal. But there are two great interests quite apart from consideration of abstract justice, either of which, in my judgment, outweighs the mere collection of a few hundred thousand pounds more revenue one way or the other by a highly questionable process : First, cheap and easy communication with the Australasian Colonies, and, secondly, the general interests of British shipping, and, consequently, of British trade. Both these interests are seriously and unfairly

injured by the prevalence of the existing high dues. Over 60 per cen. of the shipping which uses the Canal is British, and, consequently, the undue revenues which the Treasury receives from the Suez Canal shares may be said to take the form of a special tax, more than half of which is diverted into the hands of foreigners or private persons, upon British shipping and British trade with the East. As we obtain only seven-sixteenths of a revenue derived from 60 per cent. of our own shipping, it follows that nine-sixteenths of the levy goes elsewhere; or, in other words, that a larger sum than the total receipts of the Treasury is taken wholly from British shipping. We are therefore living on our own tail in respect of all revenue derived from the Suez Canal monopoly. French shareholders, no doubt, are in a more favourable position, since they are enabled to levy a toll on the Canal shipping of the world, of which French shipping constitutes only 6 per cen. This aspect will be aggravated when the new proposed concession is in force, for half the profits are to go to Egypt, and we shall receive only seven-sixteenths of the remaining half, or less than one-quarter, although 60 per cent. of the whole will be raised on British shipping. It is submitted, on these and general grounds, that there can be few more vicious ways of collecting revenue than by keeping the Suez Canal dues above their proper proportion to service rendered.

3. The monopoly holding the Canal has already enjoyed nearly forty years of immense prosperity, during which they have received their original capital back many times over, and they are at this moment paying a dividend of 23 per cent.; their concession, on these terms, has still nearly sixty years to run. They now come forward and ask for a further concession from the Egyptian Government which will secure them in the abuse of the monopoly until the year 2008. I cannot think that this is by itself a just proposal.

4. It is not my purpose here to examine the arrangement from the Egyptian point of view. I presume the new concession is a true, actual, and real equivalent of the advances in money and in profits payable in the intermediate period.

whether the immediate need of money is so imperious as to compel the sacrifice, of such valuable reversion, and the alienation of 2 millions a-year for a period of forty years is, however, a question difficult and invidious for any Government to settle, most of all for external authority to settle on behalf of a State in tutelage. I observe that the market esteems the immediate advantage to the monopoly accruing from the proposed new Egyptian concession as substantial.

5. But in the interests of the trade and shipping of the world, and more especially of British trade and shipping which so greatly preponderate, the freeing of the waterway — apart from *bona fide* maintenance expenses — must be the goal. The complaints of British shipping against the excessive dues are not, in the opinion of this department, fully or fairly represented by the London Committee. The Agents-General for Australia and High Commissioner for New Zealand have again and again protested on behalf of their Governments against the existing scales. The extension of the monopoly for a further period of forty years unaccompanied by any reduction in dues will raise an outcry from those colonies, as well as from the shipping trades.

6. If the new arrangement is to go through, an immediate and progressive reduction in dues ought certainly to be effected. I dare say such an article would not be germane to an agreement between Egypt and the company. But it is essential that it should be embodied in a simultaneous agreement, if the main and prevailing interests of Great Britain, and that larger general interest of which our national interests have so often formed a part, are to be safeguarded.

7. On general grounds it would be better for the Canal to revert as speedily as possible into the hands of a weak military State, which would be allowed, by international pressure, to exact only a moderate toll for the upkeep of the waterway; and were we able so to conduct the administration of Egypt as to avoid the sacrifice of her reversionary interests, we should ourselves be in an excellent position, whether as the

greatest shipper or the controlling power in Egypt, to make an equitable settlement on the expiry of the present concession. I am therefore inclined to view with regret the necessity, if necessity there be, of obtaining a loan for Egypt by extending the duration of the concession. That is, however, outside this argument.

8. I append a copy of a Board of Trade letter upon the reduction of dues, and also a note by Sir Walter Howell and a Secret letter of Sir John Stokes upon the subject of the under-representation and inadequate voting power possessed by Great Britain in return for her immense holding, which it would seem convenient to consider also at the present time.

W.S.C.

October 25, 1909.

Enclosure 1.

(Confidential).

*Marine Department, 7, Whitehall Gardens,
London, March 5, 1909.*

Sir,

WITH reference to your letter of the 3rd instant and previous correspondence respecting the proposed extension of the Suez Canal concession, I am directed by the Board of Trade to state, for the information of Secretary Sir E. Grey, that the two points in the negotiations which specially concern this department are the question of the proper representation of British interests on the Conseil d'Administration of the Suez Canal Company and the method of providing for a reduction of the transit dues charged on vessels passing through the Canal.

With regard to the first point, the Board are glad to find that it is proposed to provide for three representatives of the Egyptian Government to have seats on the Conseil d'Administration from 1909, but they desire me to suggest, for Sir

Y Y Y

E. Grey's consideration, whether, in connection with the grant of this extension of the concession, the present is not an opportune moment for endeavouring to obtain for His Majesty's Government that adequate representation on the Conseil d'Administration that properly belongs to the holders of so large a share in the property.

As regards the proposed reduction in the transit dues, the Board are of opinion that an effort should be made to obtain a reduction of 75 centimes not later than the 1st January, 1910, and that, as proposed in the draft agreement forwarded with your letter of the 2nd instant, the further decreases of 50 centimes should be made at regular intervals, say three years, and not dependent on an increase in the volume of tonnage passing through the Canal unless a definite date is fixed (say a period of ten or twelve years hence, as mentioned in Mr. Anstruther's letter of the 2nd March) by which transit dues must be reduced to 5 fr. in any case.

The Board also desire me to state that, whatever method of reduction is finally adopted, they are strongly of opinion that the minimum of 5 fr. should in no case be regarded as an irreducible minimum, but that provision should be made for further reductions if the general prosperity of the company should warrant such decreases in transit dues.

I am to add that the Board have regarded the information contained in your communication as strictly confidential, and have not therefore placed themselves in communication with representatives of the shipping interest to ascertain the views of those shipowners who allege that they are not represented by the present London Committee of the Suez Canal Company; but if Sir E. Grey considers that the views of these shipowners ought to be clearly ascertained before a final decision on this question is arrived at, the Board will at once communicate with representative shipowners on the subject.

I have, & c.

H. LLEWELLYN SMITH.

Enclosure 2.

Suez Canal Company.

(1.) Directorate.

THE original statutes of the company provide for a Conseil d'Administration of thirty-two members representing the principal nationalities interested. The members (or directors) have to be elected at the general meeting of the shareholders, and their terms of service is limited to eight years, each member to hold 100 shares.

At present the British Government are represented by three directors, for which qualifying shares (300) were bought in 1876.

British shipping interests are further represented by seven British directors, who find their own qualification. These seven are supposed to represent the interest of the largest customers of the Canal, and in no way the interests of the British Government.

Hence the Government who owns nearly half the shares is only represented by three directors out of 32, and their voting power is not proportionate to their interests in the concern.

Under present conditions so far as actual influence in the shareholders' meeting is concerned, the *legal* voting power seems to be :

British official directors (4 votes each)	..	equals 12 votes
176,602 shares (British Government)	equals 10 votes
		22 votes

The three official directors represent 176,902 shares, and it follows that the other 29 directors represent 223,098 shares — an extraordinary state of representation.

(2.) — Voting Powers.

By the statutes of the Suez Canal Company 25 shares entitle to 1 vote, but one shareholder cannot give more than 10 votes, whether as shareholder or proxy holder.

The British Government hold 176,602 shares. The three Government directors hold 100 shares each over and above this. A member of the embassy in Paris attends general meetings of *shareholders* as representing the 176,602 shares, and he has 10 votes.

The Government directors have 4 each, but the company distribute the proxies they hold amongst the board of directors, and thus it happens that the Government directors have 10 votes each, say total British Government votes equal 40 under most favourable conditions.

To obtain increased voting power it would be necessary to distribute the 176,602 shares in blocks of 250 shares, which would give each holder 10 votes. We should get say 700 holders and 7,000 votes. The capital of the company is in 400,000 shares, equal 16,000 votes, but this number would be greatly reduced if there are many holders of more than 250 shares.

This is, of course, dealing solely with the Government interest. Some of the shareholders are British. There are, for instance, the seven commercial directors,

« مصادر الكتاب »

أولا - الوثائق غير المنشورة :

١ - وثائق باللغة العربية :

دار الوثائق القومية بالقلعة ، محافظ مجلس الوزراء عن قناة السويس • وعدددها ١١ محفظة وقد نقلت من مجلس الوزراء الى دار الوثائق القومية بالقلعة عام ١٩٧٥ • (من ٣١ ديسمبر ١٨٨١ حتى ٥ يوليو ١٩١٩) •

والمحفظة رقم ١/١٨٩ ج ١ ، ج ٢ عن مشروع مد امتياز قناة السويس وتقارير اللجنة المشكلة بالجمعية العمومية لنظر المشروع ورد الحكومة عليه ومسودات المشروع والمذكرة •

٢ - وثائق باللغات الأجنبية :

Public Record Office. London

1. Foreign Office Papers (Suez Canal) F.O. 371 — 423
2. Cabinet Papers (Suez Canal) cab 37 Volume 100, 101, 115

ثانيا - الوثائق المنشورة :

١ - باللغة العربية :

- بطرس بطرس غالى (دكتور) ، قناة السويس ومشكلاتها

- (١٨٥٤ - ١٩٥٧) • الاسكندرية • مطابع البصير ١٩٥٨ •
- عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، جلال يحيى (دكتور) ،
وثائق ونصوص فى التاريخ الحديث والمعاصر • القاهرة •
دار المعارف • ١٩٥٦ •

٢ - باللفاظ الأجنبية :

- Parliamentary Papers presented to both houses of Parliament, by Command of Her Majesty on Egypt's affairs.
- Hansard parliamentary debates

ثالثا - المذكرات الشخصية :

١ - مذكرات غير منشورة :

- مذكرات سعد زغلول (كراسات ٧ - ١٨) •

٢ - مذكرات منشورة :

- ١ - أحمد شفيق ، مذكراتى فى نصف قرن • المجلد الثانى -
القسم الثانى (١٩٠٣ - ١٩١٤) • القاهرة ١٩٣٦ •
- ٢ - أحمد لطفى السيد ، قصة حياتى • كتاب الهلال العدد
١٣١ فبراير ١٩٦٢ •
- ٣ - أوراق محمد فريد ، مذكراتى بعد الهجرة (١٩٠٤ -
١٩١٤) المجلد الأول • مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصرة
(سلسلة المذكرات الشخصية) • الهيئة المصرية العامة
للكتاب ١٩٧٨ •

- ٤ - محمد على علوبة (زكريات اجتماعية وسياسية) • تحقيق
أحمد نجيب • وجمال الدين أمين • اشراف وتقديم
د.عاصم الدسوقي • الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٨٨ •

رابعاً - الدوريات :

- (اعداد الصحف المصرية الآتية مع الفترة من أكتوبر ١٩٠٩ حتى ابريل ١٩١٠) *
- اللواء - الأهرام - المقطم - الجريدة - العلم - مصر الفتاة +
المؤيد - جريدة مصر - الوطن *

خامساً - الكتب :

١ - باللغة العربية :

- ١ - ابراهيم عبده عيسى (دكتور) ، الأهرام * تاريخ مصر في ٧٥ سنة * دار المعارف ١٩٥١ *
- ٢ - أحمد أحمد الحنة (دكتور) ، تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر * مكتبة النهضة ١٩٥٧ *
- ٣ - احمد عبد الرحيم مصطفى (دكتور) * تاريخ مصر السياسي من الاحتلال الى المعاهدة * دار المعارف ١٩٦٦ *
- ٤ - ارثر جولد شميث (الابن) ، الحزب الوطنى المصرى (مصطفى كامل ومحمد فريد) * ترجمة فؤاد دودة * الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٨٣ *
- ٥ - السيد حسين جلال (دكتور) * الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس * (١٨٦٩ - ١٨٨٢) * الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٩ *
- ٦ - السيد حسين جلال (دكتور) * قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة * (١٨٦٩ - ١٩٨٥) * دار المعارف ١٩٨٦ *

- ٧ - السيد حسين جلال (دكتور) • السفينة وصناعة النقل
البحري • دار المعارف ١٩٨٥ •
- ٨ - بيير رينوفان ، تاريخ القرن العشرين • ترجمة نور الدين
حاطوم •
- ٩ - تيودور روثشتين ، المسألة المصرية (١٨٧٦ - ١٩١٠) •
ترجمة عبد الحميد العبادي ومحمد بدران • لجنة التأليف
والترجمة والنشر ١٩٣٦ •
- ١٠ - جمال الدين محمد سعيد (دكتور) ، اقتصاديات مصر •
مكتبة الأنجلو ١٩٥١ •
- ١١ - جون ستراس ، نهاية الاستعمار • سلسلة اخترنا لك
العدد ١١٥ •
- ١٢ - عباس محمود العقاد • سعد زغلول ، سيرة وتحيية •
القاهرة ١٩٣٦ •
- ١٣ - عبد الخالق محمد لاشين ، سعد زغلول ودوره في
السياسة المصرية حتى عام ١٩١٤ • دار المعارف ١٩٧١ •
- ١٤ - عبد الرحمن الرافعي ، محمد فريد رمز الاخلاص
والتضحية • مكتبة النهضة ١٩٦٢ •
- ١٥ - عبد العزيز رفاعي (دكتور) ، أحمد شفيق المؤرخ •
حياته وآثاره • الدار المصرية للتأليف والنشر ١٩٦٤ •
- ١٦ - محسن محمد ، التاريخ السري لمصر • المكتب المصري
الحديث بالاسكندرية ١٩٧٣ •
- ١٧ - محمد جمال الدين المسري (دكتور) ، الاحتلال والحركة
الوطنية في أوائل القرن العشرين • بحث منشور بمجلة

الجمعية المصرية للدراسات التاريخية • المجلد ٣٢
• (١٩٧٥)

١٨- محمد عبد الرحمن برج (دكتور) ، دراسة في الحركة
الوطنية المصرية • وزارة بطرس غالى (١٩٠٨ - ١٩١٠) •
مكتبة الأنجلو ١٩٨٠ •

١٩- مصطفى الحفناوى (دكتور) ، مشكلة قناة السويس ،
الجزء الرابع •

٢٠- مصطفى النحاس جبر ، سياسة الاحتلال ازاء الحركة
الوطنية • (١٩٠٦ - ١٩١٤) الهيئة المصرية العامة
للكتاب ١٩٧٥ •

٢١- محمد حسين هيكل (دكتور) ، مذكرات في السياسة
المصرية • الجزء الأول • القاهرة •

٢ - بالافات الأجنبية :

1. Alexander, J. The Truth about Egypt. London 1911.
2. Elgood, Egypt and the Army Oxford 1924.
3. Gooch, History of Modern Europe. (1978 — 1919). London 1940
4. Hallberg, Charles. W., The Suez Canal, its history and diplomatic importance .Colombia 1931.
5. Lord Lloyd. Egypt since Cromer Vol 2. London. 1933.
6. Richard Shannon. The Crisis of Imperialism (1965 — 1915) London 1976.
7. Wilson, Arnold, The Suez Canal. Its past present and future. London, 1939.

الفهرس

الصفحة	
٨ - ٥	المقدمة
	الفصل الأول :
٤١ - ٩	حقيقة محاولات مد الامتياز
	الفصل الثانى :
٧٥ - ٤٣	موقف حكومة حزب الأحرار من المشكلة ...
	الفصل الثالث :
٩٣ - ٧٧	موقف شركة قناة السويس وألمانيا من المشكلة
	الفصل الرابع :
١٢٥ - ٩٥	موقف الصحافة المصرية والأجنبية من المشكلة
	الفصل الخامس :
١٦٤ - ١٢٧	دور الحركة الوطنية فى رفض المشروع ...
	الفصل السادس :
١٨٣ - ١٦٥	مشروع مد الامتياز امام الجمعية العمومية
٢٢٥ - ١٨٤	ملاحق، الكتاب (الوثائق)
٢٣٠ - ٢٢٦	مصادر الكتاب

رقم الايداع ٧٣٩٥ / ١٩٩٠

الترقيم الدولي 3 — 2542 — 01 — 977 I.S.B.N.

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب

توضح هذه الدراسة خبايا مؤامرة امتياز شركة قناة
السويس بين الشركة وسلطات الاحتلال البريطاني ،
ودور الحركة الوطنية في مصر في الوقوف امام مد الامتياز
ومطالبة محمد فريد بتاميم قناة السويس .

وقد اعتمدت هذه الدراسة بصفة اساسية على الوثائق
البريطانية غير المنشورة وكذلك وثائق القلعة والصحافة
المصرية والاجنبية خلال فترة الدراسة وكذلك على
المذكرات الشخصية سواء المنشورة والخاصة بزعماء
الحركة الوطنية في مصر .